



# Plan d'exécution spatiale régional « Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0/E411)»

**Note processuelle 2**



**Vlaamse  
overheid**



**DE WERKVENNOOTSCHAP**

**DEPARTEMENT  
OMGEVING**



**Medegefinancierd door de Europese Unie**  
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

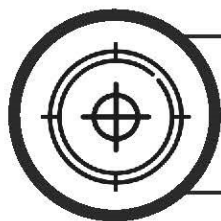


# Plan d'exécution spatiale régional

## « Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0/E411) »

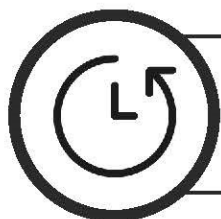
# PLAN

Le plan vise à optimiser le carrefour Jezus-Eik afin de rendre les infrastructures plus sûres pour la circulation, de réduire l'effet barrière, d'accroître la qualité de vie aux abords et d'améliorer l'accessibilité multimodale de la région. Plusieurs alternatives sont à l'étude. [En savoir plus ?](#) [Voir note d'orientation au chapitre 3.](#)



Waarom maken we dit plan?

[ [Planvoornemen](#) ]



Wat ging er aan dit plan vooraf?

[ [Historiek](#) ]



Over welk gebied gaat het?

[ [Plangebied](#) ]



Wat kunnen de effecten zijn?

[ [Scoping](#) ]

La rédaction du PESR fait partie des « Travaux sur le Ring » de De Werkvennootschap. Il s'inspire du livre de projet R0 Est, qui lui-même repose sur l'étude de l'aménagement visé (schéma directeur) datant de 2006. Il s'agit d'un ensemble de petits et grands projets qui mettent l'accent sur la mobilité, la multimodalité, la qualité du cadre de vie, les loisirs. [En savoir plus ?](#) [Voir note d'orientation au chapitre 1. Origine et historique.](#)

L'emplacement de la zone du plan (éventuelle) dépend toujours de l'alternative choisie. Des solutions sont possibles tant aux abords de Jezus-Eik Centre qu'à Jezus-Eik Est. [En savoir plus ?](#) [Voir note d'orientation au chapitre 4. Zone du plan.](#)

D'une part, le plan concerne le (ré)aménagement de l'infrastructure routière et, d'autre part, des interventions pour insérer spatialement cette infrastructure routière, pour réaliser des liaisons transversales pour la mobilité douce et des liaisons vert-bleu, etc. Les disciplines du RIE sont toutes considérées comme pertinentes à être examinées. [En savoir plus ?](#) [Voir note d'orientation au chapitre 5. Orientation.](#)

## Het plan

La qualité d'hébergement au centre villageois de Jezus-Eik et le confort des piétons et des cyclistes sont soumis à une forte pression en raison du trafic de transit et de la forte pression de stationnement. La réalisation du carrefour et le réaménagement du centre villageois de Jezus-Eik sont donc inextricablement liés. Les voies de sortie de la bretelle d'entrée en direction de Bruxelles ne sont pas conformes, ce qui compromet la sécurité routière et la fluidité du trafic.

Le centre villageois a besoin d'oxygène, d'une qualité d'hébergement et de place pour les cyclistes, les transports publics et l'horeca. Le trafic de transit et la forte pression de stationnement doivent être tenus à l'écart de la rue principale et être organisés ailleurs. La transformation majeure aura donc lieu lorsque l'entrée et la sortie actuelles Jezus-Eik seront réaménagées ou déplacées et qu'un parking périphérique sera construit.

Certains changements d'affectation sont nécessaires pour la réalisation du carrefour Jezus-Eik. C'est pourquoi nous établissons un PESR.

# & PROCES

## Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?

La note processuelle décrit l'approche processuelle à chaque phase du processus. La note reprend l'approche, le calendrier, les séances de concertation et de participation et les résultats de chaque phase du processus. Elle décrit aussi la manière dont a été menée la concertation (préalable) avec les acteurs concernés.



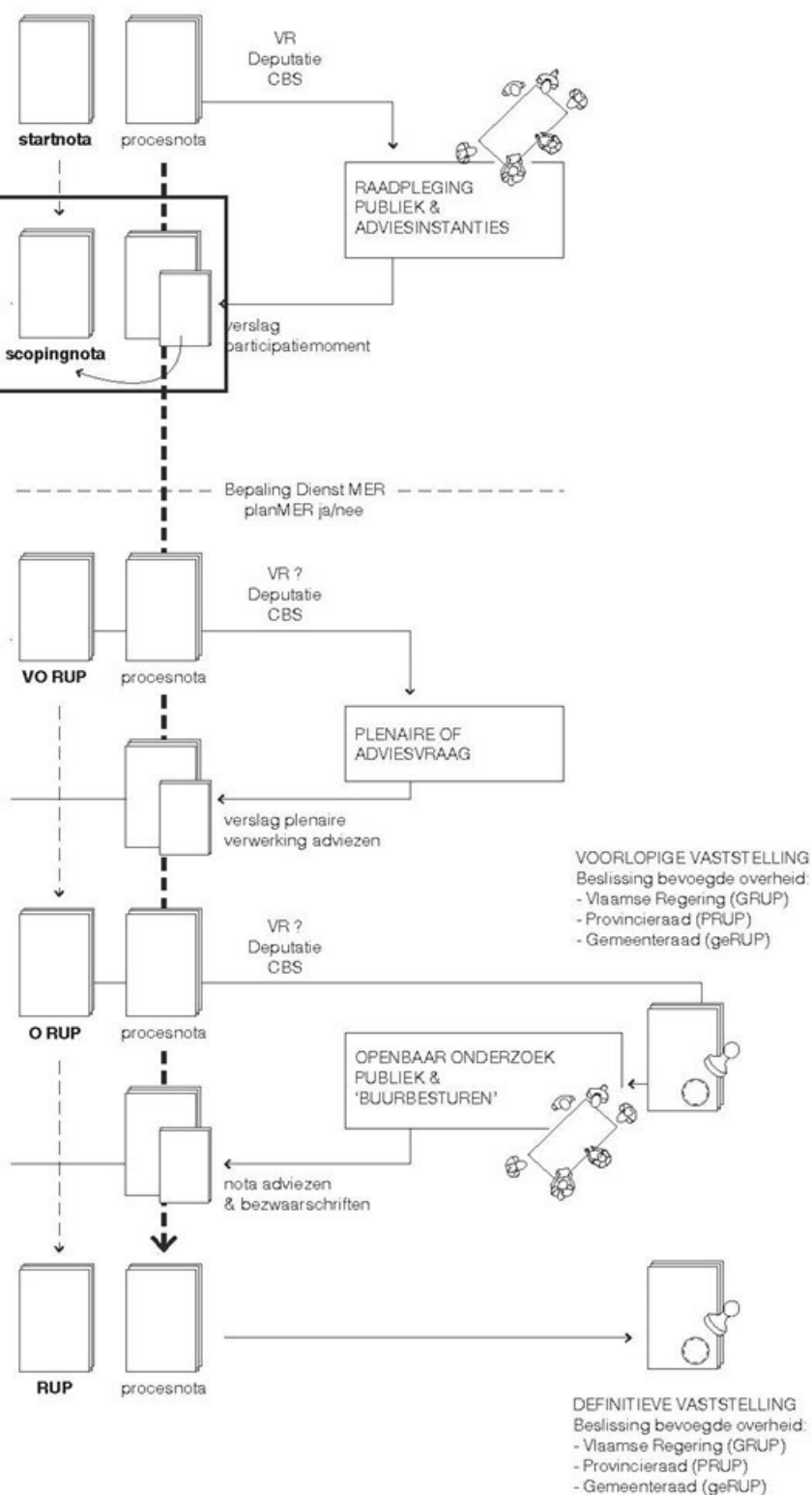
La note processuelle est actualisée à chaque phase du processus. Au fur et à mesure de l'avancement du processus, la note processuelle fait rapport sur les étapes du processus déjà franchies.

### Scopingfase

Le processus de planification intégrée du PESR « Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0/E411) » a démarré le 25/10/2019. Une première phase d'étude de ce PESR est en cours. Les résultats de cette première étude ont été repris dans la note de départ. La période de consultation de la note de départ a eu lieu : du 16/11/2021 au 14/01/2022. Les résultats de la période de consultation et d'avis ont été intégrés à la note d'orientation. Tant la note de départ, la note d'orientation que la note processuelle sont consultables sur [grups.omgeving.vlaanderen.be](https://grups.omgeving.vlaanderen.be) et [werkenaandering.be](https://werkenaandering.be).

Le réaménagement du carrefour Jezus-Eik s'inscrit dans le cadre des projets multimodaux « Travaux sur le Ring », route, vélo et transports publics qui mettent l'accent sur la combimobilité et une amélioration de la qualité du cadre de vie.

L'initiateur du projet, De Werkvennootschap, opte consciemment pour une gestion extensive des parties prenantes, dans laquelle une communication ouverte et large est garantie, et un dialogue est initié avec toutes les administrations et communes flamandes et bruxelloises impliquées, les acteurs organisés, la population, les entreprises, etc. Une information, un dialogue et une collaboration sont garantis. Pour ce processus de planification intégrée pour la préparation du PESR, cette philosophie est mise en œuvre par l'équipe de planification, composée de De Werkvennootschap et du Département Environnement. La structure de concertation du « Travaux sur le Ring » sera adoptée dans toute la mesure du possible et, si nécessaire et utile, complétée en fonction de ce processus.



## Table des matières

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 1      | Introduction.....  | 7  |
| 1.1.   | Guide de lecture.....  | 7  |
| 1.2.   | Initiateur du projet De Werkvennootschap.....  | 8  |
| 2      | Structure de concertation pour le processus intégré de planification.....              | 9  |
| 2.1.   | Forums de concertation administrative.....   | 9  |
| 2.1.1. | Organe de concertation .....   | 9  |
| 2.1.2. | L'équipe de planification.....   | 10 |
| 2.1.3. | Concertation des acteurs .....   | 11 |
| 2.1.4. | Concertation en vertu de la loi spéciale de 1980 portant réforme des institutions..... | 13 |
| 2.2.   | Forums de concertation avec un plus large éventail d'intervenants professionnels ..... | 13 |
| 2.3.   | Initiatives visant le grand public .....   | 13 |
| 2.3.1. | Réunions d'information et soirées table ronde .....                                    | 14 |
| 2.3.2. | Sondage en ligne .....   | 14 |
| 2.4.   | Contacts bilatéraux .....  | 14 |
| 3      | Communication .....  | 15 |
| 3.1.   | Communication en ligne .....   | 15 |
| 3.1.1. | Site Web .....   | 15 |
| 3.1.2. | Médias sociaux.....  | 15 |
| 3.2.   | Journal « Travaux sur le Ring » et dépliants .....                                     | 15 |
| 3.3.   | Communication personnalisée .....  | 16 |
| 3.4.   | Communication via des organisations intermédiaires .....                               | 16 |
| 4      | Déroulement et approche du processus .....   | 17 |
| 4.1.   | Approche de l'étude RIE .....  | 17 |
| 4.2.   | Différentes phases du processus intégré de planification.....                          | 18 |
| 4.2.1. | Phase préliminaire .....   | 18 |
| 4.2.2. | Phase de démarrage .....   | 24 |
| 4.2.3. | Phase d'orientation.....   | 28 |
| 4.2.4. | Phase de projet de planification .....   | 30 |
| 4.2.5. | Phase de planification.....  | 30 |
| 4.2.6. | Phase d'approbation.....   | 31 |
| 5      | Annexes .....  | 33 |
| 5.1.   | Présentation PowerPoint de la concertation interrégionale.....                         | 33 |
| 5.2.   | Ronde de participation et ronde consultative .....                                     | 34 |
| 5.2.1. | Liste des organes consultatifs .....   | 34 |

|   |    |
|---|----|
| 5.2.2. Procès-verbaux des moments de participation en présentiel et en ligne .....    | 35 |
| 5.3. Procès-verbal approbation note d'orientation par l'équipe de planification ..... | 36 |

## Note processuelle – version 2

Ce document est la note processuelle à lire conjointement au Plan d'exécution spatiale régional « Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0) ». Il s'agit de la deuxième version de la note processuelle.

La note processuelle 2 est davantage un document à valeur purement informative et sert pour ainsi dire de guide de lecture pour le processus de planification intégrée (à parcourir) et aborde dès lors le déroulement et l'approche du processus. La note processuelle 2 décrit les phases qui ont déjà été finalisées dans le processus de planification intégrée et les phases qui doivent encore l'être. Concrètement, le présent document précise, pour chaque phase, l'objectif de la phase concernée, y compris les études et concertations, le résultat attendu et les moments de consultation et de participation prévus. Pour toutes les informations de fond sur le PESR, veuillez vous référer à la note d'orientation qui peut être consultée avec le présent document sur le site Internet du Département Environnement : [www.omgevingvlaanderen.be](http://www.omgevingvlaanderen.be) et le site Internet de Travaux sur le Ring : [www.werkenaandering.be](http://www.werkenaandering.be).

Enfin, il convient de souligner qu'une note processuelle est un document évolutif : au fur et à mesure que le processus progresse, les étapes franchies et les résultats de la phase achevée sont complétés, et la note processuelle est ainsi constamment adaptée / complétée. La présente note processuelle 2 constitue donc une version complémentaire à la note processuelle 1 (phase de démarrage). La note processuelle 2 sera modifiée en une version ultérieure au cours de la procédure, etc.

### Contact et infos :

Département de l'Environnement

[grups.omgeving.vlaanderen.be](http://grups.omgeving.vlaanderen.be)

Adresse : Bâtiment Ferraris, Avenue du Roi Albert II 20, boîte 8, 1000 Bruxelles

De Werkvennootschap

[dewerkvennootschap.vlaanderen/](http://dewerkvennootschap.vlaanderen/)

Adresse : Boulevard Saint-Lazare 4-10, 1210 Bruxelles

## 1 Introduction

Pour « Travaux sur le Ring », De Werkvennootschap a lancé, dès septembre 2017, un processus intensif de concertation avec divers partenaires concernés en vue d'examiner la mobilité et la qualité du cadre de vie dans la périphérie flamande et à Bruxelles. En 2017, le sujet n'était que la partie nord du Ring de Bruxelles, à partir de 2018 l'étude de la partie orientale (R0 Est) a également commencé après avoir reçu l'ordre du Gouvernement flamand de lancer les travaux de planification indispensables afin de pouvoir traduire l'étude d'aménagement visé pour la zone en actions politiques concrètes à travers un processus intégré de planification pour arriver à un Plan d'exécution spatiale régional (PESR).

La première partie de l'étude sur le R0 Est a consisté à mettre à jour l'étude d'aménagement visé pour cette région à partir de 2005/2006. Pendant moins d'un an, des concertations ont eu lieu avec les parties prenantes, les acteurs, les résidents, etc. Il en est résulté le livre de projet R0 Est, un recueil de diverses petites et grandes interventions qui mettent l'accent sur la mobilité, la multimodalité, la qualité du cadre de vie, les loisirs, etc. aux abords du Ring Est. Certaines de ces interventions font partie du présent PESR.

Outre le réaménagement du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0/E411) – partie Est, des changements d'affectation sont également requis au sein de cette partie Est du Ring de Bruxelles (R0) pour le réaménagement de 3 autres carrefours. Pour permettre ces changements d'affectation, il faut dresser des plans d'exécution spatiale régionaux (PESR). Concrètement, l'établissement d'un PESR est indispensable pour chacun des quatre carrefours majeurs du R0 Est : Quatre Bras, Léonard, Groenendael et Jezus-Eik.

Les quatre processus intégrés de planification pour la rédaction des PESR seront lancés simultanément et se dérouleront autant que possible parallèlement les uns aux autres. Ils visent toujours l'optimisation d'un des quatre carrefours.

### 1.1. Guide de lecture

Les intentions du plan (les objectifs, la zone, les alternatives, la portée, etc.) et le cadre plus large sont largement expliqués dans la note d'orientation. Afin de pouvoir encadrer les différents moments et processus de concertation, le lecteur est invité à consulter au préalable les paragraphes de la note d'orientation relatifs aux intentions du plan global. La note d'orientation est consultable via le site Web [werkenaandering.be](http://werkenaandering.be) [eetgrups.omgeving.vlaanderen.be](http://eetgrups.omgeving.vlaanderen.be).

Dans la présente note processuelle, De Werkvennootschap, l'**initiateur de « Travaux sur le Ring »**, sera d'abord abordé au **chapitre 1.2**.

Le **chapitre 0** examinera ensuite la **structure de concertation**. Une structure de concertation avait déjà été mise en place en 2017 pour les « Travaux sur le Ring », dont l'étude R0 Est fait partie depuis novembre 2018.

Le **chapitre 3** décrit la **communication réalisée**. De Werkvennootschap et l'équipe de planification optent consciemment pour une communication ouverte et large à toutes les administrations et municipalités concernées, aux acteurs organisés, à la société civile, à la population, aux entreprises, etc. Outre les moments officiels prévus dans la procédure du processus intégré de planification, ce

chapitre décrit également les nombreux autres canaux de communication et initiatives pour informer, consulter et participer.

Le **chapitre 4** explique le **déroulement et l'approche du processus** en fonction du PESR. Le processus intégré de planification est expliqué en cinq phases : la phase de démarrage, qui est d'ores et déjà lancée, la phase d'orientation, la phase de planification préliminaire, la phase de planification et la phase d'approbation. Pour chacune de ces phases, l'objectif et la recherche sont décrits, il est décrit quelle concertation et quelle participation a déjà été ou sera organisée, et quels documents sont mis à disposition.

## **1.2. Initiateur du projet De Werkvennootschap**

De Werkvennootschap a été fondée par le Gouvernement flamand pour s'attaquer aux grands travaux d'infrastructure de mobilité de manière accélérée et intégrée. De Werkvennootschap le fait avec une équipe spécialisée et multidisciplinaire qui, en fonction des besoins de mobilité spécifiques à la zone, s'efforce d'améliorer la mobilité multimodale et la qualité de vie dans la zone. Des travaux sont également en cours sur une stratégie intégrale pour l'infrastructure de mobilité à réaliser, en vue de la coordination de la politique des autres acteurs administratifs, et la création d'un soutien par une coopération intensive et une concertation suffisante avec toutes les parties prenantes impliquées. De Werkvennootschap est une relance de Via-Invest et combine les connaissances et l'expertise qui se sont développées au sein de la Société de participation pour la Flandre (PMV - Participatiemaatschappij Vlaanderen) et de l'Agence flamande du réseau routier et de mobilité (AWV - Agentschap Wegen en Verkeer). Des profils financiers, juridiques et techniques collaborent au sein de De Werkvennootschap sur des projets de mobilité de grande ampleur.

De Werkvennootschap est une petite organisation flexible. Selon les besoins des projets, la société fait appel aux meilleurs experts. Cette étroite collaboration avec, notamment, des ingénieurs, des planificateurs spatiaux, des architectes et des architectes paysagistes sur le terrain permet de créer de nouvelles perspectives et de trouver des solutions aux problèmes les plus complexes.

De Werkvennootschap accorde une grande importance à la concertation, à la participation et à la communication avec toutes les parties prenantes. Le dialogue ouvert et constructif revêt une importance capitale.



# Structure de concertation, participation et communication

## 2 Structure de concertation pour le processus intégré de planification

Une structure de concertation avait déjà été mise en place en 2017 pour les « Travaux sur le Ring », dont l'étude R0 Est fait partie depuis novembre 2018. Afin d'éviter que les partenaires concernés soient confrontés à différentes structures de concertation, il a été décidé de maintenir autant que possible la structure de concertation existante pour les processus intégrés de planification dans la partie est du R0 et de l'adapter si nécessaire. Les adaptations s'insèrent essentiellement dans le cadre des obligations imposées par le Code flamand de l'aménagement du territoire. Par exemple, l'équipe de planification a été constituée pour ce processus intégré de planification.

Une concertation et une coopération intensives avec les différentes parties prenantes auront lieu tout au long du processus. Pour cette collaboration, nous utilisons différents forums et formats de concertation, en fonction des différents publics cibles :

- Forums de concertation administrative (2.1)
- Forums de concertation avec un plus large éventail d'intervenants professionnels (2.2)
- Initiatives visant le grand public (2.3)

En outre, nous avons également recours à des discussions bilatérales avec les acteurs administratifs et sociaux pendant le processus (2.4.)

- pour recueillir des connaissances
- pour les questionner au sujet de leurs points de vue, leurs intérêts, leurs valeurs, etc.
- pour évaluer les opportunités, les préoccupations...

La liste des parties prenantes concernées est, bien entendu, dynamique : il convient de contrôler l'exhaustivité et l'exactitude de cette liste en permanence tout au long du processus. Il sera ainsi certainement possible d'ajouter des acteurs et de compléter les données au cours du processus.

### 2.1. Forums de concertation administrative

#### 2.1.1. Organe de concertation

##### *Qui ?*

Dans l'accord de coopération entre la Région flamande et De Werkvennootschap, il a été demandé qu'un organe de concertation soit mis en place pour les « Travaux sur le Ring », au sein duquel siègeraient les fonctionnaires dirigeants des administrations concernées. De cette manière, toutes les administrations peuvent participer aux « Travaux sur le Ring ».

Les fonctionnaires dirigeants des organisations suivantes siègent au sein de l'organe de concertation :

- Département Environnement ;
- Département de la Mobilité et des Travaux publics ;

- Le Département de l'Agriculture et de la Pêche ;
- L'Agence de la Nature et des Forêts ;
- Agence des Routes et de la Circulation ;
- L'Agence pour le Patrimoine immobilier ;
- La Société terrienne flamande ;
- Société flamande des Transports De Lijn ;
- L'Agence flamande de l'environnement ;
- Team Vlaamse Bouwmeester (Équipe de l'Architecte du Gouvernement flamand) ;
- Cabinet de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics ;
- Cabinet de la ministre de la Justice et du Maintien, de l'Environnement, de l'Énergie et du Tourisme ;
- Cabinet du ministre de l'Éducation, des Sports, du Bien-être animal et du Vlaamse Rand (de la Périphérie flamande)
- De Werkvennootschap (présidant également l'organe de concertation)

### **Fonction**

Compte tenu de la complexité et du lien entre les différents sous-projets, une bonne coopération entre les différentes entités flamandes concernées est essentielle. Grâce à l'organe de concertation, la contribution maximale de l'expertise disponible est assurée et le traitement spécifique des « Travaux sur le Ring » est supervisé.

L'organe de concertation assure une utilisation maximale de l'expertise disponible et un traitement adapté des missions qui ont été attribuées à De Werkvennootschap par le Gouvernement flamand. Autre avantage : l'organisation interne des différents services peut être ajustée en fonction d'un délai de réalisation optimal des projets.

L'intention n'est pas d'interférer avec l'autorité consultative. Il s'agit d'une concertation informelle.

L'organe de concertation se réunit au moins tous les six mois. L'organe de concertation a pour mission de formuler des avis sur la coordination et le pilotage de la réalisation des Travaux sur le Ring, et ce, tout au long des différentes phases de ceux-ci.

## **2.1.2. L'équipe de planification**

### **Qui ?**

L'équipe de planification se compose comme suit :

- De Werkvennootschap en tant qu'initiateur du projet
- Département Environnement (planificateur spatial et équipe RIE)

D'un point de vue pragmatique et des considérations d'efficacité, l'équipe de planification est limitée à ces deux membres.

### **Fonction**

L'équipe de planification coordonne le processus de planification intégrée et assume la responsabilité globale pour le processus. À ce niveau, la note processuelle, la note de départ et la note d'orientation ainsi que les pièces du dossier de l'avant-projet et du projet de PERS (note explicative, plan graphique, prescriptions urbanistiques, RIE du plan...) sont abordées et validées.

L'équipe de planification se chargera également de la rédaction du PESR, de la supervision des diverses études (notamment, l'évaluation environnementale, etc.), de l'intégration des résultats intermédiaires dans le processus de planification et du contrôle continu de la qualité. En fonction de

l'élaboration des documents, l'équipe de planification est assistée par différents experts (par exemple, en fonction du sujet, de l'évaluation environnementale, etc.).

D'une manière générale, le rôle de l'équipe de planification peut être résumé de la manière suivante (énumération non exhaustive) :

- Rédaction de la note de départ et de la note processuelle 1
- Rédaction de la note d'orientation et de la note processuelle 2
- Rédaction de l'avant-projet, du projet et de la version définitive du PESR, et de la note processuelle 3 et suivantes
- Rédaction des autres documents nécessaires
- Coordination et concertation avec les acteurs de la structure de concertation
- Organisation de l'enquête publique et des moments de participation
- Rédaction de procès-verbaux et traitement des remarques et des objections.

En principe, l'équipe de planification se réunit toutes les deux semaines, ou au besoin. Elle sera active jusqu'à l'approbation du PESR.

### ***Concertation entre l'équipe de planification et les différents acteurs***

Le but n'est pas d'exclure les autres acteurs de la structure de concertation du processus intégré de planification. Au contraire, la structure de concertation mise en place pour le programme « Travaux sur le Ring » est également la base pour la concertation tout au long de ce processus intégré de planification : tous les acteurs seront étroitement associés aux différentes étapes de ce processus.

### **2.1.3. Concertation des acteurs**

#### ***Qui ?***

Ce groupe de concertation regroupe les acteurs impliqués dans les moments de concertation et les séances de travail. Il s'agit des éléments suivants :

- Acteurs administratifs – *niveau supra-local* :
  - Département Mobilité et Travaux publics, division de la politique du Brabant flamand ;
  - Agence des Routes et de la Circulation, division du Brabant flamand ;
  - Département Environnement ;
  - Team Vlaamse Bouwmeester (Équipe de l'Architecte du Gouvernement flamand) ;
  - Maître architecte bruxellois ;
  - Patrimoine immobilier ;
  - Agence pour la Nature et les Forêts ;
  - La Société terrienne flamande ;
  - Département de l'Agriculture et de la Pêche ;
  - L'Agence flamande de l'environnement ;
  - Bruxelles Mobilité ;
  - perspective.brussels ;
  - Bruxelles Environnement ;
  - Urban.brussels ;
  - Province du Brabant flamand ;
  - Société flamande des Transports De Lijn ;
  - STIB ;
  - SNCB ;
  - TEC ;

- Infrabel ;
- Service public de Wallonie.
- Acteurs administratifs – *niveau local*<sup>1</sup> :
  - Kraainem
  - Wezembeek-Oppem
  - Tervuren
  - Overijse
  - Hoeilaart
  - Watermael-Boitsfort
  - Woluwé-Saint-Pierre
  - Auderghem
  - La Hulpe
  - Rhode-Saint-Genèse
  - Rixensart.

Lors de cette concertation des acteurs, non seulement un état des lieux est donné sur les différentes solutions de carrefours et leurs variantes, mais sont également étudiées toutes les autres propositions d'aménagement qui sont soumises dans le cadre de la procédure PESR parallèle pour les autres nœuds de la partie Est du Ring de Bruxelles (R0), E411 et N4. C'est aussi l'occasion de mettre en lumière d'autres projets en cours afin de recevoir de précieuses contributions et d'obtenir un soutien. La composition telle qu'indiquée ci-dessus n'est pas un fait établi et peut - si nécessaire - être élargie et/ou ajustée au cours du processus.

### **Fonction**

Ces moments de concertation et séances de travail sur les propositions d'aménagement de la partie Est du Ring de Bruxelles (R0), E411 et N4 ont pour objet de :

- Informer un large éventail d'intervenants sur les travaux de recherche de fond et l'approche processuelle ;
- Vérifier le « travail en cours » auprès des parties prenantes et nouer un dialogue proactif en la matière ;
- Recueillir en permanence les connaissances de base, les préoccupations, les opportunités et les réflexions des acteurs de terrain.

Par ailleurs, ces séances de travail permettent également :

- D'aborder largement les arguments et les considérations avec les parties prenantes avant que l'équipe de planification les inclue dans le processus de planification, afin que les décisions et les choix finaux puissent finalement compter sur un plus grand soutien ;
- D'impliquer régulièrement les parties prenantes, et d'instaurer progressivement la confiance. De cette manière, l'objectif est de parvenir à une meilleure compréhension du résultat du processus parmi les parties prenantes et de créer un soutien plus large pour les décisions et les choix finaux ;
- engager les parties prenantes dans le dialogue et la coopération, afin de mieux comprendre les opinions et les points de vue de chacun et la complexité de la question ;

---

<sup>1</sup> Pour assurer une concertation efficace, toutes les communes ont été réunies en un seul groupe d'acteurs.

#### **2.1.4. Concertation en vertu de la loi spéciale de 1980 portant réforme des institutions**

Dans la décision du Gouvernement flamand du 8 octobre 2021 concernant le démarrage de quatre processus de planification intégrée pour un PES régional pour quatre carrefours sur R0 Est, le ministre flamand de la Justice et du Maintien, de l'Environnement, de l'Énergie et du Tourisme a été invité en collaboration avec le ministre flamand chargé de la Mobilité et des Travaux publics d'engager des discussions avec la Région de Bruxelles-Capitale, la Région wallonne et le Gouvernement fédéral.

Cette concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article 6, §3bis, 2°, de l'article 92bis, §2 et de l'article 92bis, §7 de la loi spéciale du 8 août 1980 portant réforme des institutions.

Tant que la Communauté métropolitaine n'existe pas, il suffit que la Région flamande se concerta avec la Région de Bruxelles-Capitale, la Région wallonne et le Gouvernement fédéral dans ces quatre processus de planification intégrée.

Le 13 janvier 2022, une concertation interrégionale a eu lieu avec des explications sur les PESR des carrefours R0 Est. La présentation PowerPoint avec le contenu de cette concertation est ajoutée en Annexe 5.1 à cette note processuelle.

### **2.2. Forums de concertation avec un plus large éventail d'intervenants professionnels**

Grâce à ces forums consultatifs, nous impliquons un cercle plus large d'acteurs professionnels (à savoir, les acteurs qui ont généralement une connaissance approfondie du terrain et/ou une connaissance assez pointue d'un sous-aspect de la problématique, par exemple, les organisations de la société civile, les experts, etc.). Ces forums de concertation sont organisés tout au long du processus.

#### ***Qui ?***

Ces moments de retour de commentaires sont destinés aux acteurs professionnels actifs dans la région dans le domaine de l'espace ouvert, de la mobilité et de l'urbanisme.

#### ***Fonction***

Par exemple, des consultations régulières sont organisées pour faire le point sur l'état d'avancement du processus et des discussions ouvertes sont menées sur des questions de recherche, d'espace ouvert et de mobilité. Un aperçu du processus de conception et de la façon dont la recherche actuelle est traitée est fourni. Si nécessaire, des informations sont fournies et peuvent être distribuées aux membres.

### **2.3. Initiatives visant le grand public**

Outre les acteurs déjà informés et ceux qui ont déjà leur mot à dire dans le débat d'aujourd'hui, l'intention explicite est d'informer et d'impliquer activement les citoyens non informés ou moins bien informés dans le processus. La participation active se fait à travers des moments d'information, des soirées table ronde, des informations en ligne et des sondages. Par ailleurs, nous utilisons un certain nombre de formats pour recueillir les commentaires des citoyens. Les formats mentionnés sont commentés ci-dessous. Ces formats peuvent être adaptés et/ou complétés à un stade ultérieur du processus, en fonction de l'avancement du dossier et des besoins. La stratégie de communication pour rendre l'information disponible est expliquée au chapitre 3.

### 2.3.1. Réunions d'information et soirées table ronde

#### *Qui ?*

Les moments d'information et les soirées table ronde s'adressent à tous ceux qui souhaitent réfléchir aux travaux sur et autour du Ring. En effet, l'intention n'est pas d'élaborer une vision et des interventions en théorie derrière un bureau. Les résidents, mais également les navetteurs et les usagers - tels que, par exemple, les entreprises de transport - rencontrent quotidiennement des nuisances sur et autour du Ring. Leurs idées, suggestions, points de vue, préoccupations, etc. sont donc essentiels pour l'ensemble du processus. L'implication et la participation de ces groupes jouent par conséquent un rôle important dans la réalisation des présentes intentions du plan. Le processus de participation peut créer d'importants avantages mutuels.

#### *Fonction*

Le but des soirées table ronde est le suivant :

- Fournir des **informations** détaillées et claires sur le contexte du processus, l'approche du processus, la zone du plan, les objectifs du processus de planification, les processus pertinents en cours concernant les quick wins dans cette zone, la dynamique de la coopération, la procédure du processus intégré de planification, etc. ;
- Mener un **dialogue ouvert** pour permettre une contribution maximale du groupe et pour pouvoir discuter et ajuster les éventuelles propositions/scénarios dans la mesure du possible. De cette manière, nous vérifions si les questions dont nous avons discuté avec les parties prenantes professionnelles bénéficient également du soutien des autres citoyens ;
- **Saisir** largement ce qui se passe et ce que les gens considèrent comme des opportunités et des préoccupations dans le contexte de ce processus (tant en termes de contenu que de processus), rassembler des idées sous différents angles et jeter les bases d'un plan et d'un processus soutenus le plus largement possible.

### 2.3.2. Sondage en ligne

#### *Qui ?*

Le groupe cible du sondage en ligne est perçu de manière très large : des riverains aux passants et autres citoyens engagés.

#### *Fonction*

Afin d'impliquer la population dans le processus de conception de manière accessible et directe, des sondages en ligne sont partagés. Un sondage en ligne fournit une représentation lisible des opinions d'un grand groupe de personnes en même temps. Cela conduit généralement à une évaluation et à un résultat plus représentatifs qu'un événement physique. Par ailleurs, la possibilité de communiquer les coordonnées pour recevoir la lettre d'information peut être efficacement liée à un sondage en ligne.

## 2.4. Contacts bilatéraux

En plus des formats ci-dessus, des consultations bilatérales avec les différents acteurs et groupes d'intérêt sont prévues au cours du processus. Au cours de ces contacts bilatéraux, des souhaits ou des préoccupations concrets sont discutés, des questions de recherche sont explorées en profondeur ou des pistes de recherche/pistes de conception sont comparées.

### 3 Communication

L'équipe de planification choisit :

- Une **communication ouverte et globale** à toutes les administrations et communes concernées, aux acteurs organisés, à la société civile, à la population, aux entreprises, etc. ;
- Un dialogue proactif sur les « Travaux sur le Ring ». Il a été décidé de ne pas limiter ce dialogue aux moments officiels de participation prévus dans le processus intégré de planification, mais de mettre en place un processus plus large de consultation et de participation, impliquant diverses parties prenantes au moment le plus approprié dans le processus et activant la participation du grand public et des groupes cibles.

L'équipe de planification utilise un certain nombre de canaux de communication. En outre, nous faisons également appel aux parties prenantes qui travaillent avec nous pour qu'elles diffusent l'information via leurs canaux. Ceux-ci sont commentés ci-dessous.

#### 3.1. Communication en ligne

##### 3.1.1. Site Web

Le **site Web** [www.werkenaandering.be](http://www.werkenaandering.be) vise à proposer des informations complémentaires optimales, outre les documents formels du processus de planification intégrée, et constitue la principale source d'information pour la population. On peut y retrouver les dernières informations sur l'état d'avancement du projet, en savoir plus sur les marchés d'informations et les soirées table ronde, s'abonner à la lettre d'information, poser des questions et formuler des remarques, etc. Le site Web sera également utilisé pour expliquer certains thèmes abordés au cours des soirées table ronde (au moyen de cartes et de procès-verbaux).

##### 3.1.2. Médias sociaux

Travaux sur le Ring possède un compte sur Facebook et Instagram. À travers ces canaux, De Werkvennootschap communique sur leurs moments de discussion, principes, défis et événements.

#### 3.2. Journal « Travaux sur le Ring » et dépliants

Un journal papier semestriel est publié dans les communes de la zone d'exploitation afin de fournir des explications supplémentaires sur les « Travaux sur le Ring ». En termes de contenu, le journal met fortement l'accent sur les commentaires formulés lors des séances de participation et d'information, d'une part et, d'autre part, sur l'information sur les travaux : un entretien avec un biologiste sur la faune et la flore dans les réserves naturelles le long du Ring, des articles sur la mobilité durable, etc. Le but est que toutes les valeurs centrales des « Travaux sur le Ring » soient mises en avant au moyen d'articles (de presse) intéressants et distrayants avec une approche *humaine*.

Cette publication permet également de donner la parole aux parties prenantes (tant les administrations que les résidents, les entreprises ou les usagers), d'informer sur l'état d'avancement du projet ou de communiquer sur les obstacles (quand les travaux auront commencé) et, surtout, *d'annoncer* les moments d'information et les soirées table ronde à venir.

### **3.3. Communication personnalisée**

Une attention particulière sera accordée à la communication relative aux acquisitions foncières possibles et nécessaires. Cette communication se fera directement avec les propriétaires et les résidents concernés.

### **3.4. Communication via des organisations intermédiaires**

Les parties prenantes avec lesquelles nous travaillons activement dans le cadre de notre processus de participation possèdent également un groupe d'organisations ou de citoyens potentiellement intéressés que nous aimerions informer et impliquer aux « Travaux sur le Ring » : on peut songer au pouvoir de mobilisation des organisations professionnelles envers les sociétés affiliées, des communes envers leurs résidents, des organisations de la société civile envers leurs membres, ... C'est pourquoi nous nous adressons activement à nos partenaires, afin de diffuser les informations via leurs canaux : bulletins et lettres d'information communaux, sites Web, événements, réseaux sociaux,...



## **4 Déroutement et approche du processus**

### **4.1. Approche de l'étude RIE**

Comme expliqué en introduction, le processus intégré de planification du PES régional « Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (RO/E411) » sera lancé parallèlement à celui des carrefours des Quatre Bras, Léonard et Groenendael.

Ils seront autant que possible parallèles les uns aux autres.

Chacune des quatre procédures PESR se concentre principalement sur l'optimisation de l'un des quatre carrefours. Les choix de planologiques étant effectués par carrefour, les procédures de planification sont menées indépendamment les unes des autres. Cependant, les quatre processus de planification s'inscrivent dans une vision globale de l'ensemble de la partie Est du Ring de Bruxelles (RO). Puisqu'un impact peut être attendu des trois processus parallèles pour chaque processus de planification, les trois autres processus de planification doivent toujours être pris en compte lors de l'évaluation des effets environnementaux.

Préalablement au RIE, une étude préliminaire a été menée dans le but d'évaluer s'il est justifié – comme prévu pour des raisons pratiques – de passer par un processus PESR et un processus RIE du plan distincts pour chaque sous-plan du RO Est (parallèles autant que possible, mais indépendants les uns des autres). Plus précisément, l'étude préliminaire a étudié les effets sur le réseau et les effets cumulés du réaménagement des 4 carrefours RO Est et en particulier les effets de la combinaison de 2 ou plusieurs des carrefours. Ceci est expliqué plus en détail dans la note d'orientation.

Logiquement, seuls les aspects environnementaux potentiellement pertinents au regard des effets sur le réseau et des effets cumulés ont été pris en compte dans cette évaluation.

L'évaluation de ces aspects environnementaux est bien entendu incluse et approfondie par nœud dans le RIE du plan proprement dit de chaque sous-plan.

On peut conclure de l'évaluation (pour l'évaluation complète, voir l'annexe 6.8) qu'il y a peu ou pas d'effets cumulés – en ce sens qu'il n'y a pas d'impact accru dû à un carrefour, causé par un autre carrefour – et qu'en aucun cas il n'y a d'effets négatifs en dehors des abords directs des carrefours qui ne soient pas attribuables au réaménagement d'un carrefour individuel.

Dans la zone d'étude des quatre carrefours ensemble, aucun effet cumulé négatif ne se produit, en plus des effets négatifs de chaque carrefour individuellement, ce qui conduit à la recherche de mesures d'atténuation supplémentaires. Il peut donc être effectivement justifié qu'une procédure de PESR et RIE de plan séparée et indépendante soit réalisée pour chaque sous-plan individuel.

## 4.2. Différentes phases du processus intégré de planification

Le processus de planification intégrée peut généralement être résumé en cinq phases principales (voir également le schéma au début), plus une phase préliminaire :

- Phase 0 : la phase préliminaire 2018 - 2019
- Phase 1 : la phase de démarrage (jusqu'à y compris la note de départ) novembre 2019 - 14 janvier 2022
- Phase 2 : la phase d'orientation 15 janvier 2022 - septembre 2022
- Phase 3 : la phase de planification du projet septembre 2022 – décembre 2022
- Phase 4 : la phase de planification janvier 2023 - juin 2023
- Phase 5 : la phase d'approbation juillet 2023 – octobre 2023

Le calendrier proposé est indicatif et dépend, entre autres, du nombre et de la nature des avis et commentaires reçus.

### 4.2.1. Phase préliminaire

Le processus de l'étude de conception pour le réaménagement spatial de la partie Est du Ring de Bruxelles (R0) et en particulier pour le carrefour Jezus-Eik a commencé en août 2018.

#### 4.2.1.1. Objectif – étude

Au cours de la phase préliminaire, l'étude de l'aménagement visé menée par l'AWV de 2005 à 2006 a été complétée par de nouvelles idées et solutions pour de nouveaux défis. Cette phase consistait principalement en l'étude conceptuelle et la comparaison des possibilités par le biais de la concertation et de la participation. Les informations recueillies lors de la phase préliminaire sont incluses en tant que contribution aux prochaines étapes de la procédure.

#### 4.2.1.2. Concertation et participation

##### Acteurs administratifs

Les acteurs administratifs sont informés dès le début du processus. Il s'agit des différentes communes, des agences compétentes, des départements, des services publics fédéraux, des partis politiques des régions flamande et wallonne, des sociétés de transport, des cabinets.

La mission a été annoncée à ces acteurs administratifs le 24/10/2018. Parallèlement à l'annonce, une invitation a également été envoyée pour participer à la séance de lancement le 08/11/2019, deux séances de travail (sur le thème de la qualité de vie le 20/11/2019 et sur la mobilité le 22/11/2019) et un retour de commentaire sur les premiers constats le 06/12/2019.

Lors de la séance de lancement, l'orientation, la motivation et l'objectif du R0 Est ont été expliqués. Par ailleurs, l'équipe du projet et son expertise ont également été présentées. Les deux thèmes centraux de la mobilité et de la qualité de vie ont été abordés pour la première fois autour de deux tables. Cette courte discussion a permis de situer l'initiative et d'informer les participants sur les séances de suivi. Les acteurs administratifs ont été invités à indiquer si des projets pertinents sont en cours dans la zone.

Les deux séances de travail ont été construites autour des thèmes de la mobilité et de la qualité de vie. La séance de travail était destinée à avoir immédiatement une image claire de ce qui se passe dans la zone par le biais de l'interaction et de la discussion. Cela a donné à l'équipe de conception une meilleure idée des goulots d'étranglement et des opportunités aux abords. Par ailleurs, les séances de travail ont également permis de définir les groupes d'intérêts et les entreprises à impliquer.

19 participants des organisations suivantes étaient présents à la séance de travail sur la qualité de vie : -

- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Mobilité
- AWW
- ANB
- MTP
- Département Environnement
- Province du Brabant Flamand
- Commune de Tervuren
- Commune de Hoeilaart
- Commune de Woluwé-Saint-Pierre
- Commune de Crainhem
- Commune d'Overijse

La séance de travail sur la mobilité comptait 15 participants. Les organismes suivants étaient représentés :

- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Mobilité
- perspective.brussels
- AWW
- ANB
- MTP
- Commune d'Overijse
- Commune de Crainhem
- Commune de Tervuren
- Commune de Hoeilaart

Un moment de retour de commentaires a été organisé deux semaines après ces séances de travail.

Au moment du retour de commentaires, le concept du carnet de croquis (Schetsboek) a été introduit. Il s'agit d'un document évolutif répertoriant tous les projets et idées par zone. Les projets du carnet de croquis sont en partie basés sur l'étude d'aménagement visé menée par l'AWV de 2005-2006, qui est le point de départ de cette étude, complétée par de nouvelles perspectives, une plus grande concentration sur les projets liés au vélo et avec l'intégration de ce qui a été exprimé pendant les séances de travail. Ce carnet de croquis a été distribué le 21/12/2018 à tous les acteurs administratifs précités en les invitant à évaluer les premières propositions, à faire des commentaires et à faire preuve de leur soutien. L'ensemble s'appelait « Het Grote Schetsboek versie december 2018 ».

Dans les mois suivants, le carnet de croquis a été présenté aux collèges de Tervuren, Rhode-Saint-Genèse, Overijse, Hoeilaart, Kraainem, Woluwe-Saint-Pierre et Auderghem, avec une attention particulière à la conception des carrefours des Quatre Bras, Léonard, Groenendael et Brabantlaan (Jezus-Eik). Par ailleurs, des concertations bilatérales ont également eu lieu avec les cabinets Smet et

Weyts, avec perspective.brussels, ANB et avec le SPW Wallonie. Une mise à jour du carnet de croquis a été distribuée en février 2019. En outre, des consultations bilatérales ont également eu lieu avec l'équipe MTP.

La dernière rencontre du 22 mai 2019 clôture la première phase de l'étude sur R0 Est. Dans un processus ultérieur, les idées du carnet de croquis seront encore concrétisées et approfondies. Les projets sélectionnés comme quick wins sont mis en œuvre dans les meilleurs délais. Au moment de la clôture, la version la plus récente du carnet de croquis sera également distribuée, lequel a désormais été rebaptisé « Livre de projet ».

### **Groupes d'intérêt et entreprises**

Dans un premier temps, des discussions ont eu lieu avec le groupe de projet Horizon+, compte tenu de la phase préliminaire intensive qu'ils menaient déjà dans la zone. Ils ont présenté les plans et les visions futures de la porte touristique Groenendael et Jezus-Eik. Le projet stratégique Horizon+ est une collaboration entre les communes de Rhode-Saint-Genèse, Hoeilaart, Tervuren, Overijse, l'agence flamande pour la nature et les forêts (ANB - Agentschap Natuur en Bos), la province du Brabant flamand et les paysages régionaux, avec un fort soutien financier du Département Environnement. Le but est de mieux relier les communes du projet et la forêt de Soignes en renforçant la fonction de l'espace ouvert au sein du paysage périphérique bâti.

Deux chercheurs de la VUB ont présenté leurs recherches approfondies sur les déplacements des navetteurs dans Bruxelles et vers Bruxelles. Au moyen d'une analyse multicritères, la VUB a développé un outil pour savoir comment et pourquoi certains projets liés aux infrastructures sont sélectionnés pour être mis en œuvre.

Les architectes bruxellois et flamands ont été informés et ont évalué les différents projets du carnet de croquis.

VOKA s'est impliqué pour informer les entreprises de la zone. Cela s'est produit par une annonce dans le journal VOKA qui a été distribué en janvier 2019. Elle comprenait également une invitation à participer au sondage en ligne (voir résidents et usagers). L'annonce et l'invitation ont également été diffusées dans l'organisation des travailleurs francophones BECI (Brussels Entreprises Commerce and Industry) via leur journal en février 2019.

Natuurpunt Zaventem et le groupe d'action Sterrebeek2000 ont été impliqués et informés des différentes propositions.

Des concertations bilatérales ont eu lieu avec le TEC et De Lijn concernant les projets ayant un impact sur les arrêts et la fluidité du trafic de bus.

Les gestionnaires du vélo de Bruxelles et de la province du Brabant flamand ont été invités à échanger sur les différents projets liés au vélo. Les projets ont également été soumis au RER cyclable. Enfin, les projets ont été évalués par le Fietsersbond et le GRACQ.

### **Résidents et usagers**

Le 6 décembre 2018, un sondage en ligne a été lancé sur ringoost.be. De cette façon, la population pourrait être impliquée dans le processus de conception de manière directe et accessible. La première partie du sondage, qui s'est déroulée jusqu'au 8 mars 2019, posait des questions sur le comportement de déplacement des riverains et des usagers du Ring. Par ailleurs, il a été possible d'indiquer au moyen de différentes cartes dans quels endroits les gens étaient gênés par la circulation de contournement et où se trouvaient les points dangereux pour les cyclistes, les piétons ou les automobilistes. Le sondage en ligne a été fréquemment évoqué par des journaux et des magazines tels que Het Laatste Nieuws, Het Nieuwsblad, Bruzz, Rondon, bx1 et La Capitale.

La première partie du sondage a été complétée par 1341 personnes. Une bonne répartition hommes-femmes a été obtenue et la majorité des participants ont entre 25 et 64 ans et travaillent à

Bruxelles. Une bonne représentation a donc été obtenue. Environ six cents personnes ont laissé une adresse e-mail pour être tenues informées de l'évolution de la situation.

En février 2019, une série de soirées table ronde (voir *supra*, n° 2.3.1) a été organisée dans les secteurs du RO Nord et Est. Ces soirées tour de table ont permis d'informer amplement sur les « Travaux sur le Ring » et d'aborder des thématiques comme les liaisons vertes, les liaisons cyclables, mais également le bruit et les particules fines.

Les soirées tour de table se sont tenues en 2019 aux dates suivantes :

- 5 février – Overijse ;
- 6 février – Auderghem ;
- 12 février – Woluwé-Saint-Lambert ;
- 13 février – Wezembeek-Oppem ;
- 14 février – Bruxelles-Centre ;

Les soirées tour de table étaient organisées à un niveau plutôt local et se sont concentrées sur la zone spécifique où la soirée était organisée (cf. 2.3.1).

Au cours des soirées table ronde, un espace et du temps ont d'abord été prévus pour découvrir en détail le contenu des Travaux sur le Ring (accompagné ou non par les concepteurs, chaque fois à la demande des visiteurs). Ensuite, chacun a eu l'occasion de participer à des tables rondes. Même si l'organisation était toujours adaptée au lieu concerné, une table se concentrait généralement sur les liaisons vertes locales et une table traitait la façon dont les gens se déplacent aujourd'hui et se déplaceront à l'avenir (à pied, en vélo, en transport en commun ou en voiture).

Lors de ces tables rondes, chaque participant pouvait formuler ses idées, ses préoccupations, ses souhaits avant une discussion thématique. Un dialogue ouvert et constructif était encouragé, non seulement entre les concepteurs et les citoyens, mais également entre les citoyens eux-mêmes. Tous ces commentaires, suggestions et idées ont ensuite été inventoriés et pris en compte dans la suite du processus. Les commentaires peuvent être consultés sur le site Web général et sont complétés tout au long du processus. Dans la mesure du possible, une réponse sera apportée aux questions posées et/ou la manière dont un sujet particulier sera inclus dans la suite du processus sera précisée.

En outre, il était également possible de noter et de transmettre des suggestions, indépendamment des tables rondes. Cette contribution est également prise en compte dans la suite du processus.

Afin de faire connaître ces soirées au public, elles ont été partagées dans les journaux communaux et sur les sites Web communaux, via les réseaux sociaux et via une annonce dans la deuxième édition du journal Travaux sur le Ring.

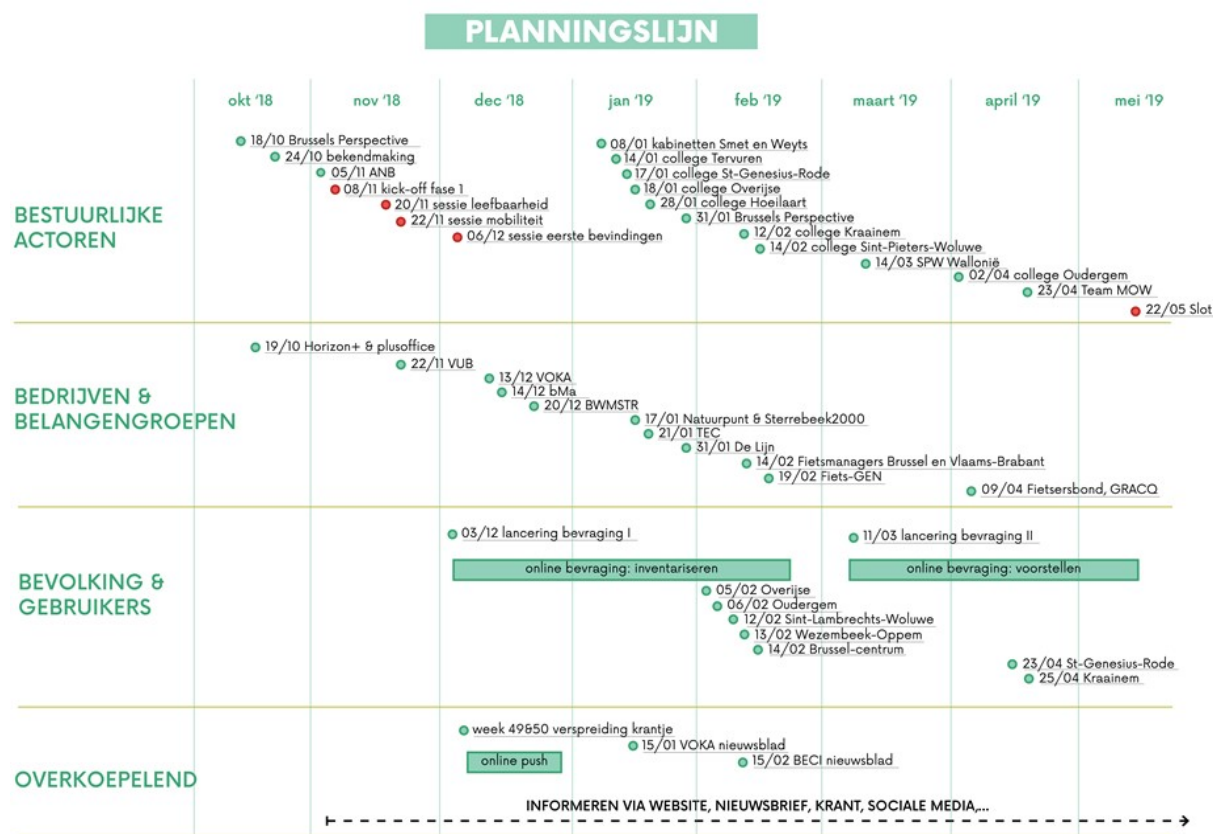
À partir du 12 mars 2019, la deuxième partie du sondage a été mise en ligne. Cette deuxième partie présentait tous les projets de manière bien ordonnée et il était possible de les commenter et de les évaluer. Les principales conclusions de la première partie étaient également affichées sur la même page. Ceux qui ont laissé leur adresse e-mail après la première partie ont été informés de la deuxième partie. Cette deuxième partie a également été évoquée dans les journaux : Het Laatste Nieuws, het Nieuwsblad, bruzz. Cette deuxième partie a également touché de nombreux nouveaux répondants : plus de 40 % des participants de la deuxième partie ont indiqué qu'ils n'avaient pas répondu à la première partie. Au final, la deuxième partie comptait 1755 participants.

Concernant l'approche du processus de planification intégrée, il a été décidé de ne pas partir d'une feuille blanche, mais de poursuivre les travaux menés dans le cadre du dialogue déjà entamé avec tous les acteurs (phase de démarrage).

Les différentes phases susmentionnées sont détaillées ci-dessous.



## Aperçu des moments de concertation de la phase préliminaire



### 4.2.1.3. Documents

L'étude de conception préliminaire a abouti à divers documents de travail. L'ébauche du carnet de croquis était un document évolutif.

Sur la base des concertations, tout a été regroupé dans « Het Grote Schetsboek versie december 2018 » et finalement dans le « Livre de projet ».

### 4.2.2. Phase de démarrage

La phase de démarrage est la première étape formelle du processus intégré de planification.

#### 4.2.2.1. Objectif – étude

Cette phase vise à effectuer une première exploration, formuler l'objectif, préparer par l'équipe de planification la note de départ et la note processuelle de la phase de démarrage et réaliser toutes les actions permettant - après approbation par le Gouvernement flamand - de rendre ces documents publics.

Au cours de cette phase, l'équipe de planification a d'abord été constituée (Département Environnement et De Werkvenootschap). L'équipe de planification prépare la note de départ et la note processuelle 1 dans un effort commun. La note de départ décrit le contexte, l'objectif, la portée, le degré de détail, les éléments prévus du plan et les effets à examiner du plan envisagé, y compris l'approche adoptée pour l'évaluation environnementale. Les experts RIE agréés déterminent la portée de l'évaluation environnementale à établir, qui sera vérifiée auprès de l'équipe RIE.



La note de départ comprend l'examen préalable de l'étude RIE (voir explication au point 4.1). Toutefois, la note de départ ne contient pas encore de description et d'évaluation détaillées des effets pour les changements d'affectation du nœud respectif proprement dit, mais une description de la manière dont les effets seront étudiés et évalués (voir le chapitre « Orientation » dans la note de départ). Les options de planification sont également formulées de manière très générale dans la note de départ (seule la destination, sans détails concrets, voir le chapitre « intentions du plan » dans la note de départ). En effet, la note de départ n'est pas encore un projet de plan sur lequel des décisions ont déjà été prises. C'est la raison pour laquelle des degrés de liberté suffisants sont conservés dans la note de départ, de telle sorte que les organes consultatifs, les parties prenantes et la population ont l'occasion de contribuer à l'élaboration du plan. L'intention est de discuter avec la population pendant les moments de participation sur la base de la note de départ.

#### **4.2.2.2. Concertation et participation**

##### **Équipe de planification**

L'équipe de planification s'est concertée toutes les deux semaines ou au besoin, et a travaillé conjointement à la note de départ et à la note de processus 1.

La concertation porte sur le processus de planification à parcourir, sur la définition des objectifs du plan, sur la structure de la note de départ et de la note processuelle 1, et sur l'ensemble du contenu des notes.

La plupart des réunions de l'équipe de planification étaient des séances de travail au cours desquelles une réflexion approfondie a été consacrée, entre autres, au processus de planification à mener, aux objectifs du plan et aux intentions du plan. La note de départ est le résultat de cette concertation.

##### **Concertation des acteurs**

À partir de l'automne 2019, un processus intensif de concertation sera mené avec les différents partenaires impliqués (tant les villes, communes et administrations flamandes que la ville de Bruxelles, les communes et administrations bruxelloises) pour mettre en œuvre conjointement les projets sélectionnés parmi le Livre de projet. Ces concertations sont organisées sur une base mensuelle, en moyenne tous les deux à trois mois. La première réunion de Concertation des Acteurs a eu lieu le 5 novembre 2019.

Les différentes alternatives ont été discutées le 14 janvier 2020.

Avant que la note de départ et la note processuelle 1 ne soient soumises à l'approbation du Gouvernement flamand, une Concertation des Acteurs y a été consacrée le 22 juin 2021.

##### **Concertation bilatérale**

Lors de quelques contacts bilatéraux, les préoccupations concernant l'environnement vulnérable de la forêt de Soignes et les pistes d'étude en matière d'espace supplémentaire pour la forêt ont été principalement abordées.

- 8 mai 2020 : ANB
- 24 novembre 2020 : ANB et Horizon+
- 30 avril 2021 : Horizon+ et commune d'Overijse

##### **Concertation des groupes d'intérêt**

Le 11 mai 2020, une séance d'information pour les entreprises du Druivenstreek a été organisée en collaboration avec VOKA. Cette concertation a eu lieu sous la forme d'un webinaire.

### **Organe de concertation**

Les contributions de l'organe de concertation ont été traitées par l'équipe de planification avant que les deux documents n'aient été approuvés par le Gouvernement flamand et ensuite rendus publics.

## Consultation publique et séance de participation (première séance de participation)

### **Consultation publique**

Conformément au Code flamand de l'aménagement du territoire, une consultation publique sur la note de départ doit être organisée dans un délai de soixante jours dans les communes concernées. Cette première consultation a pour but d'améliorer la qualité du PESR final à un stade précoce du processus. En effet, la consultation permet de recueillir des informations sur la *problématique, la délimitation du contenu et la portée du plan envisagé ainsi que sur la portée des analyses d'impact*. Le résultat final de la consultation, des moments de participation et de la demande d'avis se compose d'un recueil d'avis, de réactions et d'un procès-verbal sur les moments de participation. Les procès-verbaux de la participation sont joints en annexe à la note processuelle. La note d'orientation reprend un résumé des réactions formulées lors des séances de participation et des avis, et leur traitement.

Le 8 octobre 2021, le Gouvernement flamand a approuvé les notes de départ et processuelles pour les 4 procédures PESR d'optimisation/réorganisation des carrefours Quatre Bras, Léonard, Groenendael et Jesus-Eik. La consultation publique a eu lieu du 16 novembre 2021 au 14 janvier 2022 inclus. Quatre moments de participation du public ont été organisés, dont trois en ligne et un en présentiel :

- jeudi 25 novembre 2021 de 19h à 21h (tous les quatre PESR)
- lundi 13 décembre 2021 de 19h à 21h30 (Groenendael et Jesus-Eik)
- mardi 14 décembre 2021 de 19h à 21h30 (Léonard et Quatre Bras)
- mercredi 15 décembre 2021 de 19h à 21h30 (tous les quatre PESR).

Le moment de participation en présentiel (25 novembre 2021) a été conçu comme un marché de l'information. Dans une première salle, d'une part, la vidéo du processus et d'autre part, les vidéos explicatives par carrefour ont été montrées. Ces vidéos ont déjà été rendues publiques à travers les différents canaux utilisés en préparation des moments publics. Des dossiers ont également été mis à disposition dans cette première salle dans laquelle sont expliquées les principales notes de départ et processuelles. Dans les autres salles, des panneaux ont été affichés avec un résumé compréhensible du contenu des notes de départ et processuelles.

Pour les moments de participation qui ont été organisés au cours du mois de décembre, la méthode des séances d'information en ligne (via Teams) a été appliquée. Une chatbox a été mise à disposition où les participants pouvaient communiquer en permanence avec les experts du Département Environnement, De Werkvennootschap et les bureaux d'études. Les questions pouvaient être posées librement et étaient traitées immédiatement dans la chatbox autant que possible pendant le moment d'information. Suite aux explications des experts, diverses questions ont été expliquées oralement à tous les participants en ligne.

Les trois moments de participation en ligne ont commencé par un mot de bienvenue et une première explication introductive donnée par De Werkvennootschap. Cela a été suivi d'une explication de De Werkvennootschap concernant la trajectoire à suivre par les quatre PESR distincts : PESR Groenendael, PESR Jesus-Eik, PESR Quatre Bras et PESR Léonard. Le groupe d'étude Environnement a donné une explication des notes de départ et processuelles, en zoomant sur les différents objectifs (principaux) du plan. Par la suite, Antea Group a expliqué l'évaluation

environnementale au niveau du plan (RIE du plan). Enfin, le processus des quatre PESR distincts a été discuté par le Département Environnement.

Les procès-verbaux sont inclus en Annexe 5.2.2.

### **Demande d'avis**

En sa qualité d'autorité compétente, le Gouvernement flamand doit demander l'avis des organes consultatifs compétents sur la note de départ. En vertu d'un décret, il s'agit du Conseil consultatif stratégique, du Conseil flamand de l'environnement et de la nature, des provinces concernées, du CBE des communes concernées, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale. Conformément à l'arrêté d'exécution, un grand nombre d'organes consultatifs sont encore consultés. La liste des organes consultatifs est incluse en Annexe 5.2.1. La note d'orientation reprend un résumé des avis et leur traitement.

La manière dont ces informations ont été traitées et les résultats obtenus ont conduit à l'élaboration du document d'orientation.

### **4.2.2.3. Documents**

Les documents suivants ont été mis à disposition lors de la consultation publique :

- note de départ avec annexes
- note processuelle 1.

### **4.2.3. Phase d'orientation**

#### **4.2.3.1. Objectif – étude**

Au cours de cette phase, la note de démarrage est rédigée sous la forme d'une note d'orientation. Le document d'orientation détermine les aspects spatiaux à examiner et les analyses d'impact à réaliser, ainsi que leur méthode. Concernant l'étude d'impact environnemental, celle-ci ne concerne que la partie spécifique du RIE (voir explication au point 4.1). La rédaction de la note d'orientation permet d'orienter l'enquête en ce qui concerne le plan et ses effets. Par conséquent, la note d'orientation ne contient pas encore d'analyses d'impact substantielles.

Des modifications peuvent également être apportées à la note d'orientation durant le processus d'élaboration de cette dernière. Une modification de la note d'orientation peut s'avérer nécessaire si, par exemple, diverses alternatives ou variantes du plan doivent être étudiées ou si l'analyse (des impacts) a induit des conceptions nouvelles ou modifiées.

Les conseils et le résultat de la participation pendant la phase de démarrage sont pris en compte lors de l'élaboration de la note d'orientation (voir 4.2.2.2). Au cours de la phase d'orientation, les autorités responsables du rapport d'incidence environnementale et du rapport de sécurité doivent intégrer leur évaluation de la qualité de la délimitation du contenu du rapport d'impact environnemental du plan dans la note d'orientation.

La note d'orientation reflète donc la progression des idées entre la phase de démarrage et la détermination provisoire du projet de PESR et précise également la manière dont les avis et les réactions formulés lors des séances de participation ont été traités.

#### **4.2.3.2. Concertation et participation**

##### **Équipe de planification**

L'équipe de planification a collaboré au traitement des réactions formulées lors des séances de participation et des avis, à la note processuelle 2 et à la note d'orientation. L'équipe de planification a ensuite approuvé la note d'orientation le 13 septembre 2022.

##### **Concertation avec les acteurs et organe de concertation**

Il n'y a pas eu de concertation des acteurs depuis la consultation publique sur la note de départ.

Une réunion avec l'organe de concertation s'est tenue le 30 mars 2022. Des commentaires ont été donnés lors de cette concertation sur la participation aux notes de départ.

#### **4.2.3.3. Documents**

Les documents suivants seront mis à disposition au cours de cette phase :

- note d'orientation et annexes ;
- note processuelle 2 et annexes.

#### **4.2.4. Phase de projet de planification**

##### **4.2.4.1. Objectif – étude**

La phase de planification du projet a pour but d'élaborer une proposition de plan d'exécution spatiale régional soutenue au niveau du contenu. La phase de planification de projet se termine lors de la réunion plénière ou par une demande d'avis écrite. Une réunion plénière avec les organes consultatifs est prévue pour le PESR.

Quand la note d'orientation sera terminée, le développement du plan sera poursuivi, à l'instar des analyses d'impact et de toute autre étude jugée pertinente. Les alternatives seront examinées du point de vue de leurs effets spatiaux et autres et des objectifs du plan. Si nécessaire, certaines alternatives peuvent être abandonnées sur la base des évaluations ou de nouvelles variantes peuvent être ajoutées. L'objectif final du projet de la phase de planification est d'élaborer une proposition de (d'avant-) projet de PESR soutenue au niveau du contenu.

La phase de planification de projet se termine lors de la réunion plénière et/ou par une demande d'avis écrite. Une réunion plénière avec les organes consultatifs sera organisée sur l'avant-projet de PESR.

Cette réunion a pour objet de discuter avec les organes consultatifs sur l'avant-projet comprenant les résultats des analyses d'impact réalisées.

##### **4.2.4.2. Concertation et participation informelle**

Les moments de concertation et de participation informelle seront organisés de la même manière que ceux visés ci-dessus.

##### **4.2.4.3. Documents**

Les documents suivants seront mis à disposition durant cette phase :

- l'avant-projet de PESR ;
- résultats de l'étude menée ;
- la version adaptée de la note processuelle.

#### **4.2.5. Phase de planification**

##### **4.2.5.1. Objectif – étude**

Le projet de plan et l'analyse d'impact sont élaborés au cours de cette phase. Cette phase se termine par la fixation provisoire du plan et l'enquête publique.

Le projet de PESR est finalisé par l'équipe de planification sur la base des résultats du processus de planification mené jusque-là : les analyses d'impact du projet, les avis des organes consultatifs et/ou les résultats de la ou des réunions plénières. Le projet de PESR et les analyses d'impact du projet seront soumis au Gouvernement flamand pour adoption provisoire du projet de PESR.

Ce projet provisoire de PESR et les analyses d'impact du projet qui l'accompagnent font ensuite l'objet d'une enquête publique.

#### **4.2.5.2. Concertation et participation**

Les moments de concertation et de participation informelle seront organisés de la même manière que ceux visés ci-dessus.

Outre les moments de consultation et de participation informelle susmentionnés, un second moment de participation formelle, à savoir l'enquête publique, sera organisé. Le but de l'enquête publique est de donner au public concerné l'occasion d'exprimer son point de vue sur le présent projet de PESR et sur les analyses d'impact du projet qui l'accompagnent. L'enquête publique dure 60 jours. Cette enquête publique sera annoncée au Moniteur belge au moins 30 jours à compter de la date de l'adoption provisoire. L'enquête publique démarrera au plus tard le trentième jour suivant la date à laquelle l'avis aura été publié au Moniteur belge (délai de rigueur). Les résultats de l'enquête publique seront traités par l'équipe de planification. L'équipe de planification devra évaluer la nécessité de modifier tant le PESR que les analyses d'impact réalisées sur la base des résultats de l'enquête publique. Les résultats et les modifications qui en résulteront seront inclus dans le préambule de l'arrêté relatif au PESR tel qu'adopté définitivement.

#### **4.2.5.3. Documents**

Les documents suivants seront mis à disposition durant cette phase :

- le projet de PESR ;
- résultats de l'étude menée ;
- la version adaptée de la note processuelle.

#### **4.2.6. Phase d'approbation**

##### **4.2.6.1. Objectif – étude**

Durant la phase finale, les résultats de l'enquête publique seront traités et le plan définitif sera rédigé. Le Gouvernement flamand approuve alors définitivement le plan.

L'équipe RIE et l'équipe Sécurité externe évalueront la qualité de l'évaluation environnementale et du rapport de sécurité spatiale avant l'adoption définitive du PESR.

##### **4.2.6.2. Calendrier indicatif**

Le calendrier sera complété au cours de la phase d'approbation.

##### **4.2.6.3. Documents**

Les documents suivants seront mis à disposition durant cette phase :

- le PESR ;
- résultats de l'étude menée ;

- la version adaptée de la note processuelle.



## **5 Annexes**

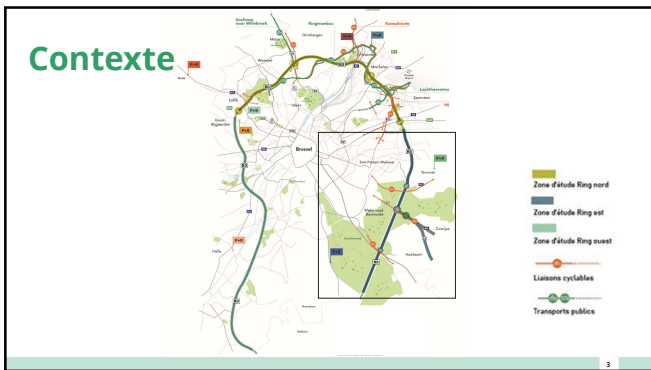
### **5.1. Présentation PowerPoint de la concertation interrégionale**



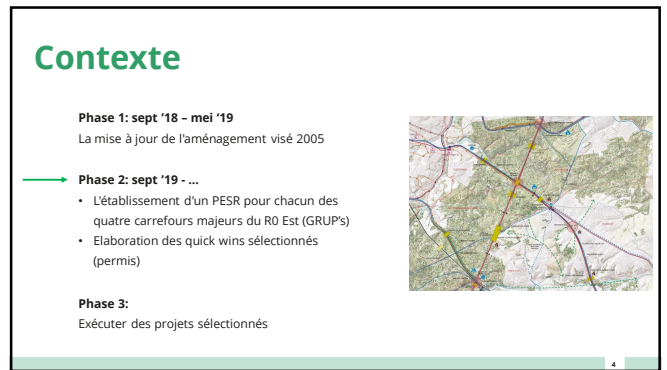
1



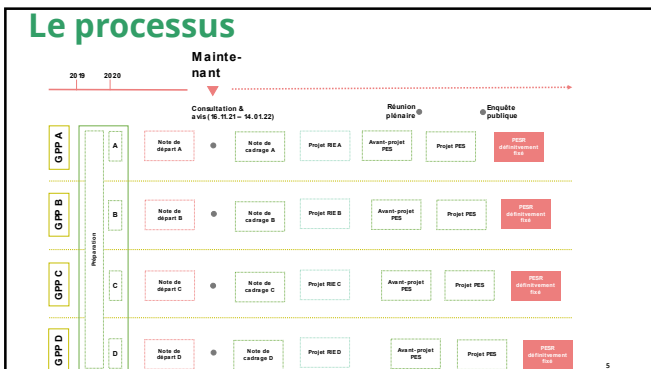
2



3



4



5

**4 Plans d'exécution spatial régional : Réaménagement spatial du carrefour Quatre Bras, Léonard, Groenendael et Notre-Dame-au-Bois**

6



7

## Pourquoi un 'PESR' ?



- Réaliser les objectifs du plan et la vision d'avenir



- Trouver des solutions conformes à un bon aménagement du territoire



- Définir de manière détaillée des conditions préalables aux futures demandes de permis



- Évaluer l'impact environnemental de toutes les solutions possibles

8

## Contenu note de départ et note de processus

### Note de départ :

- zone de plan provisoire
- objectifs du plan
- solutions retenues
- cadrage : approche de l'étude sur les incidences environnementales

### Note de processus :

- approche du processus de planification dans chaque phase  
Document informatif régulièrement mis à jour

9

## Objectifs du plan

### Objectif principal du plan

- optimisation des carrefours des Quatre Bras, Léonard et Groenendael
- réorganisation du carrefour à Notre-Dame-au-Bois

10

## Objectifs du plan

### Objectif principal du plan: optimisation et réorganisation des carrefours existants

*SOUS-OBJECTIF DU PLAN 1 : améliorer les réseaux de mobilité*

- Cyclistes et piétons
- Transports en commun
- Trafic automobile et lourd
- L'accessibilité multimodale



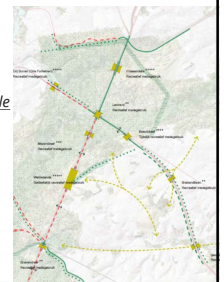
11

## Objectifs du plan

### Objectif principal du plan: optimisation et réorganisation des carrefours existants

*SOUS-OBJECTIF DU PLAN 2 : Améliorer la qualité de vie générale autour des infrastructures*

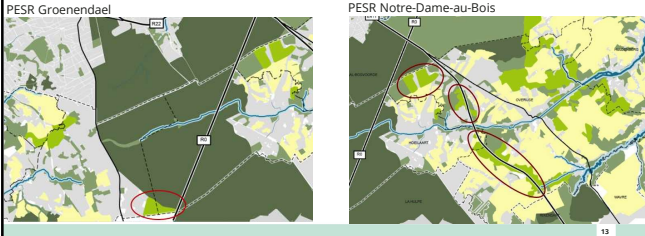
- Réduire le trafic de contournement
- Rétablissement, renforcement et défragmentation du réseau bleu-vert



12

## Objectifs du plan

renforcer la forêt et réaliser des liaisons avec la forêt



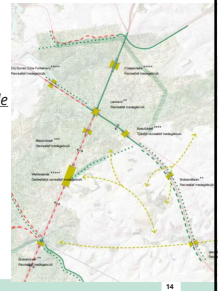
13

## Objectifs du plan

**Objectif principal du plan: optimisation et réorganisation des carrefours existants**

**SOUS-OBJECTIF DU PLAN 2 : Améliorer la qualité de vie générale autour des infrastructures**

- Réduire le trafic de contournement
- Rétablissement, renforcement et défragmentation du réseau bleu-vert
- Limiter les besoins en espace (y compris les zones de chantier)
- Développer et consolider les possibilités de loisirs doux
- Miser sur une intégration paysagère



14

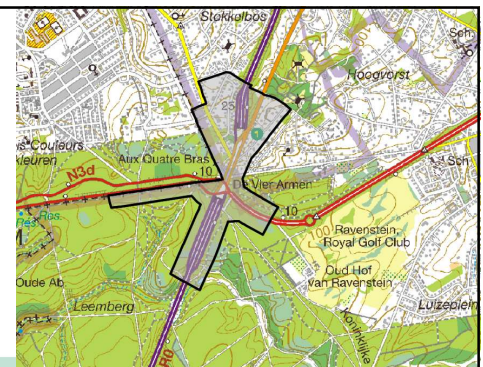
## Plan d'exécution spatial régional

Réaménagement spatial du carrefour des Quatre Bras sur le Ring de Bruxelles (R0)



15

## Contexte



16

## Le motif

### Le problème aux Quatre Bras

**Le carrefour de Groenendael est très complexe :**

- de nombreuses liaisons à courte distance les unes des autres
- embouteillages jusqu'à l'autoroute
- trafic de fuite dans les quartiers résidentiels environnants

**L'infrastructure routière constitue un obstacle :**

Le carrefour est situé dans la forêt de Soignes et forme une frontière physique, ce qui est non seulement préjudiciable pour la faune, mais aussi pour les utilisateurs récréatifs.

**L'infrastructure cyclable est insuffisante :**

- Espace limité et situations de traversée difficiles pour les piétons et les cyclistes
- La piste cyclable qui relie Bruxelles à Tervuren et qui passe par le carrefour des Quatre Bras a été sélectionnée pour devenir une autoroute cyclable (F29) mais ne remplit pas les conditions dans son état actuel.

17

## Solutions retenues Quatre Bras - nord



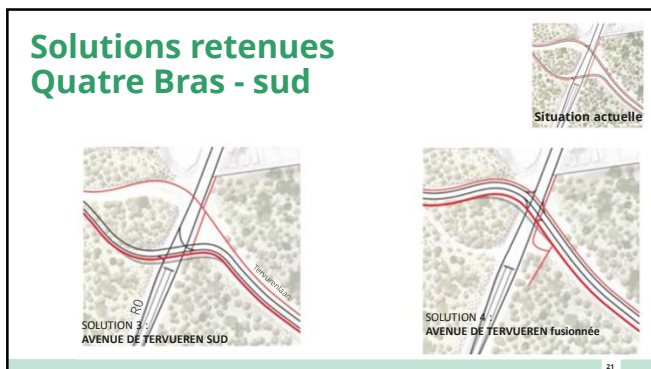
18



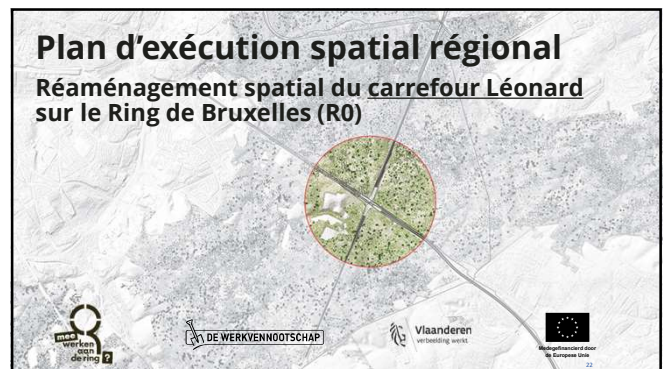
19



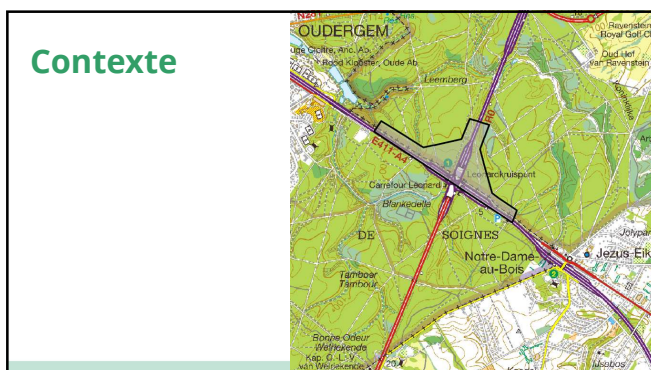
20



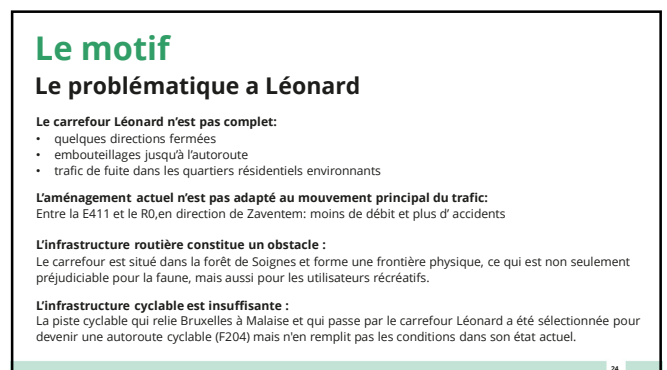
21



22



23



24

## Solutions retenues - Léonard

**Situation actuelle**      **SOLUTION DE BASE CARREFOUR EN ÉTOILE**      **SOLUTION CARREFOUR EN DEMI-ÉTOILE / COMPLEXE HOLLANDAIS**

25

## Solutions retenues - Léonard

### Une solution de base en 2 phases

- La réalisation par étapes peut avoir un long intervalle
- Les phases sont incluses séparément dans l'étude d'EIE

phase 1

26

## Solutions retenues - Léonard

### Une solution de base en 2 phases

- La réalisation par étapes peut avoir un long intervalle
- Les phases sont incluses séparément dans l'étude d'EIE

phase 1

27

## Plan d'exécution spatial régional

### Réaménagement spatial du carrefour de Groenendael sur le Ring de Bruxelles (R0)

DE WERKENHOOTSCHAP      Vlaanderen verbetering werkt      Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

28

## Contexte

29

## Le motif

### Le problématique à Groenendael

**Le carrefour de Groenendael est très complexe :**

- de nombreuses liaisons à courte distance les unes des autres
- embouteillages jusqu'à l'autoroute
- trafic de fuite dans les quartiers résidentiels environnants

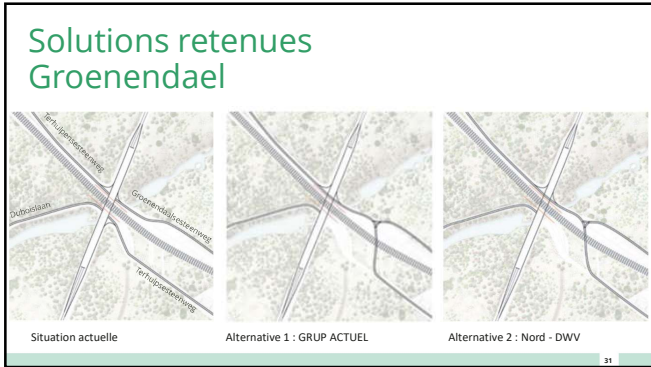
**l'infrastructure routière constitue un obstacle :**

Le carrefour est situé dans la forêt de Soignes et forme une frontière physique, ce qui est non seulement préjudiciable pour la faune, mais aussi pour les utilisateurs récréatifs.

**l'infrastructure cyclable est insuffisante :**

- Espace limité et situations de traversée difficiles pour les piétons et les cyclistes
- La piste cyclable qui relie Bruxelles à Hoellaart et La Hulpe et qui passe par le carrefour de Groenendael a été sélectionnée pour devenir une autoroute cyclable (F205), mais ne remplit pas les conditions dans son état actuel.

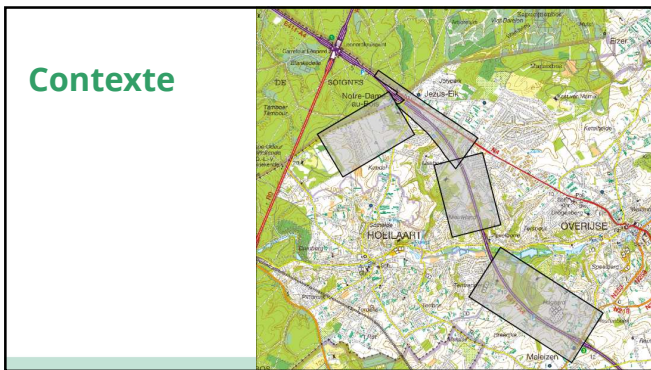
30



31



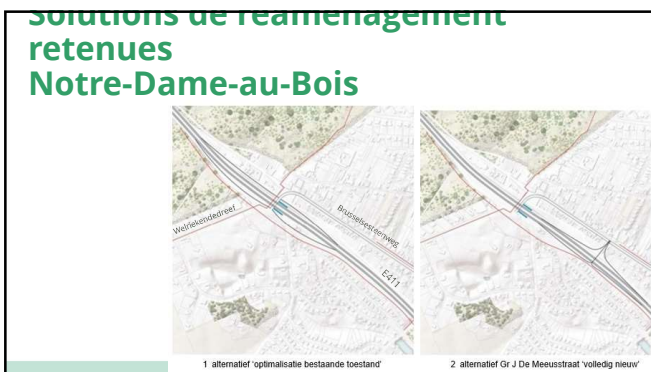
32



33



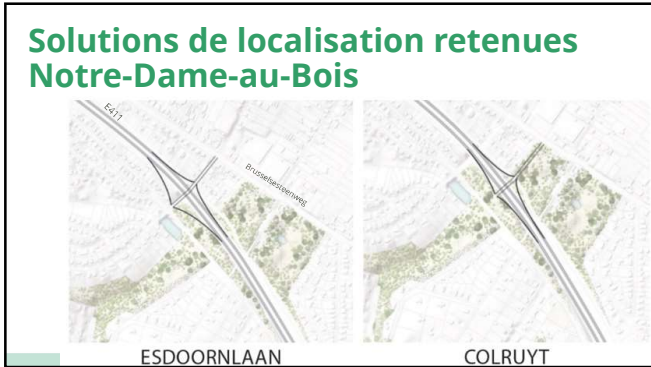
34



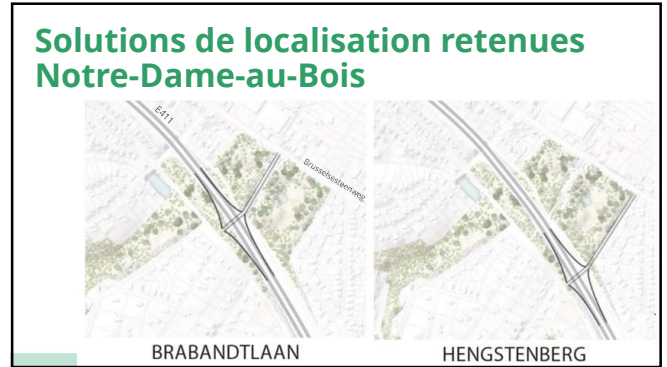
35



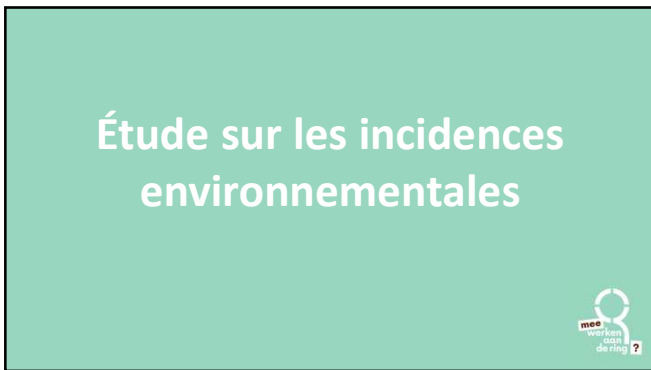
36



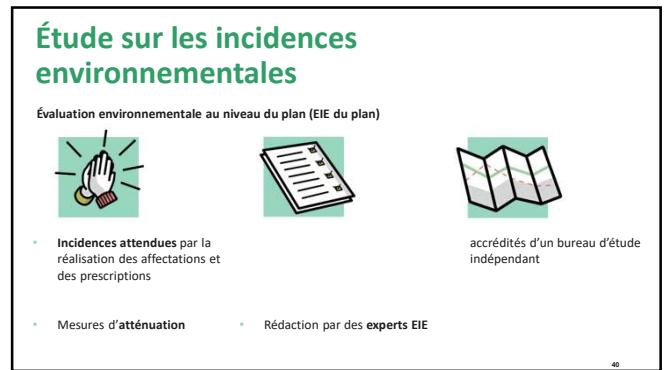
37



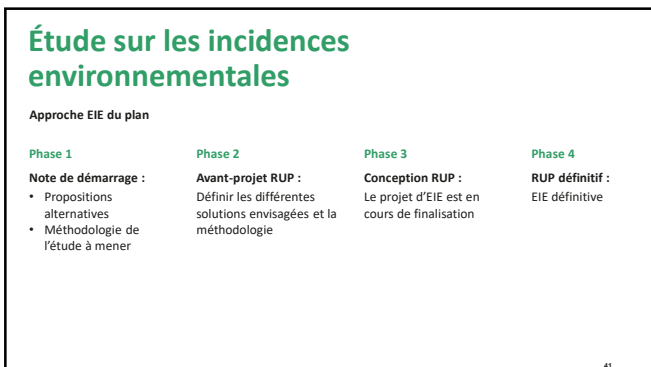
38



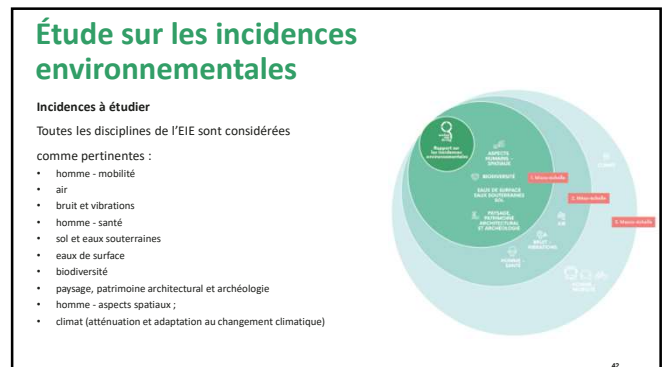
39



40



41

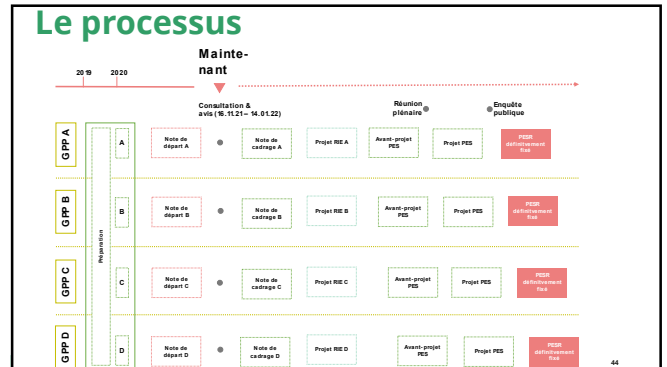


42





43



44



45

**Comment réagir ?**

Information et consultation de documents

Consultation des documents

- Via [omgeving.vlaanderen.be/GRUPS/knooppuntenR0oost](https://omgeving.vlaanderen.be/GRUPS/knooppuntenR0oost)
- Sur rendez-vous auprès des communes concernées
- Sur rendez-vous auprès du Département Omgeving, bâtiment Comte de Ferraris, Boulevard Roi Albert II 20,1000 Bruxelles

46

**La balle est désormais dans votre camp**

Soumettez vos commentaires pour le 14 janvier 2022 au plus tard :  
Vous pouvez nous faire part de vos réactions :

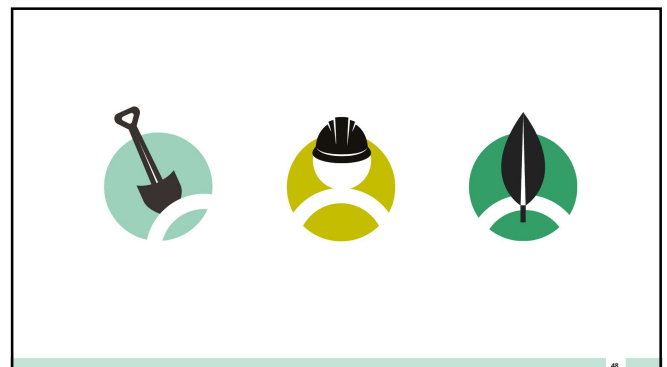
Via le formulaire à compléter numérique  
[omgeving.vlaanderen.be/GRUPS/knooppuntenR0oost](https://omgeving.vlaanderen.be/GRUPS/knooppuntenR0oost)

Par courrier recommandé  
Département Omgeving  
Bâtiment Comte de Ferraris  
Boulevard du Roi Albert II 20  
1000 Bruxelles

En déposant un courrier auprès d'une des communes concernées\*

\*Hoellaart, Craihem, Overijse, Rhode-Saint-Genèse, Tervuren, Wezembeek-Ophelm et Zaventem

47



48

## **5.2. Ronde de participation et ronde consultative**

### **5.2.1. Liste des organes consultatifs**

# Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0)

## LES AUTORITÉS SUIVANTES ONT ÉTÉ CONSULTÉES

- Agence flamande pour la nature et les forêts (ANB - Agentschap voor Natuur en Bos - Brabant flamand)
- Agentschap Ondernemen
- Agence du Logement - Flandre
- Agence des Routes et de la Circulation (AWV - Agentschap Wegen en Verkeer)
- Agence pour le Patrimoine immobilier
- Département Environnement
- Département Agriculture et Pêche (Brabant flamand)
- Département Mobilité et Travaux publics
- Société terrienne flamande (Brabant flamand)
- Agence flamande pour les Soins et la Santé
- Agence flamande pour l'environnement (VMM - De Vlaamse Milieumaatschappij) (Eau)
- Agence flamande pour l'environnement (VMM - De Vlaamse Milieumaatschappij) (Air)
- Société flamande des Transports - De Lijn
- Agence flamande de l'Énergie (VEA - Vlaams Energieagentschap)
- Agence publique flamande des déchets (OVAM - Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij)
- Conseil consultatif stratégique Aménagement du Territoire  
(Conseil consultatif stratégique) Minaraad (conseil Mina)
- Province du Brabant Flamand
- Commune de Tervueren
- Commune d'Overijse
- Commune de Hoeilaart
- Commune de Rhode-Saint-Genèse
- Commune de Wezenbeek-Oppem
- Commune de Kraainem
- Commune de Zaventem
- Commune d'Auderghem
- Commune de Watermael-Boitsfort
- Commune de Woluwé-Saint-Pierre
- Commune de Woluwé-Saint-Lambert
- Commune de La Hulpe
- Commune de Waterloo
- FLUXYS BELGIUM
- Fluvius System Operator
- ELIA ASSET
- Ministère de la Défense nationale
- Région de Bruxelles-Capitale

## **LES AUTORITÉS SUIVANTES ONT ÉMIS UN AVIS**

- Agence des Routes et de la Circulation (AWV - Agentschap Wegen en Verkeer)
- Agence du Logement - Flandre
- Agence flamande pour les Soins et la Santé
- Agence pour le Patrimoine immobilier
- Agence flamande pour la nature et les forêts (ANB - Agentschap voor Natuur en Bos - Brabant flamand)
- Département Mobilité et Travaux publics
- Agence flamande pour l'environnement (VMM - De Vlaamse Milieumaatschappij) (Air)
- Agence flamande pour l'environnement (VMM - De Vlaamse Milieumaatschappij) (Eau)
- Agence publique flamande des déchets (OVAM - Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij)
- Conseil consultatif stratégique Aménagement du Territoire
- SAR Minaraad
- Province du Brabant Flamand
- Collège du bourgmestre et des échevins Hoeilaart
- Collège du bourgmestre et des échevins Overijse
- Collège du bourgmestre et des échevins Auderghem
- Collège du bourgmestre et des échevins La Hulpe
- FLUXYS BELGIUM
- Elia
- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Mobilité
- Gouvernement wallon
- Ministère de la Défense nationale

## **5.2.2. Procès-verbaux des moments de participation en présentiel et en ligne**

# Compte-rendu des séances de participation

**Date :** 15/12/2021  
**Présents :** De Werkvennootschap ;  
Département de l'Environnement  
Groupe d'étude Environnement  
Mint NV  
Antea Group  
D+A

---

## Ordre du jour

### Déroulement de la séance de participation – PESR abordés

- **Mercredi 15/12/2021 – PESR Groenendael, PESR Jezus-Eik, PESR Léonard et PESR Quatre Bras - Séance d'information en français**

---

## Compte-rendu

### 1. Contexte et déroulement des séances de participation

Le 8 octobre 2021, le Gouvernement flamand a approuvé les notes de départ et processuelles pour les 4 procédures PESR d'optimisation/réorganisation des carrefours Quatre Bras, Léonard, Groenendael et Jezus-Eik. La consultation publique a lieu du 16 novembre 2021 au 14 janvier 2022 inclus. Trois séances de participation publique en ligne<sup>1</sup> ont été organisées :

- Lundi 13 décembre 2021 de 19h à 21h30
- Mardi 14 décembre 2021 de 19h à 21h30
- Mercredi 15 décembre 2021 de 19h à 21h30

Pour ces séances de participation, la méthode des sessions d'information en ligne (via Teams) a été appliquée. Une chatbox a été mise à disposition où les participants pouvaient communiquer en permanence avec les experts du Département Environnement, De Werkvennootschap et les bureaux d'études. Les questions pouvaient être posées librement et étaient traitées immédiatement dans la chatbox autant que possible pendant la session d'information. Suite aux explications des experts, diverses questions ont été expliquées oralement à tous les participants en ligne.

---

<sup>1</sup> En ligne en raison des mesures Covid-19

Les trois séances de participation ont commencé par un mot de bienvenue et une première explication introductive donnée par De Werkvennootschap. Cela a été suivi d'une explication de De Werkvennootschap concernant la trajectoire à suivre par les quatre PESR distincts : PESR Groenendael, PESR Jezus-Eik, PESR Quatre Bras et PESR Léonard. Le groupe d'étude Environnement a donné une explication des notes de départ et processuelles, en zoomant sur les différents objectifs (principaux) du plan. Par la suite, Antea Group a expliqué l'évaluation environnementale au niveau du plan (RIE du plan). Enfin, le processus des quatre PESR distincts a été discuté par le Département Environnement. Les PESR sont maintenant dans la phase de note de départ. Les rondes publiques de participation et consultative se poursuivront jusqu'au 14 janvier 2022.

Ce compte-rendu donne une synthèse de toutes les idées, suggestions et remarques formulées verbalement et par écrit lors des séances de participation, tels qu'affichées dans la chatbox de la séance en ligne. Aucun traitement des questions et réponses n'est inclus dans le compte-rendu. Ce traitement aura lieu dans la phase suivante, lorsque la note d'orientation sera rédigée et que la note processuelle sera complétée par l'équipe Planification.

Il n'est ni obligatoire ni usuel actuellement que les personnes qui ont formulé un commentaire reçoivent une réponse individuelle de la part de l'équipe Planification, les informant de la manière dont les idées, remarques et suggestions formulées ont été prises en compte. Il est d'usage courant que tous les avis, remarques et objections sur un sujet spécifique soient traités globalement dans la note d'orientation. La note d'orientation est publiée sur le site Web et fait, ensuite, également partie intégrante du PESR qui est soumis à enquête publique.

## 2. Mercredi 15 décembre - Séance d'information en français

### 2.1. NOMBRE DE PARTICIPANTS SÉANCE D'INFORMATION : 259

### 2.2. SYNTHÈSE DES IDÉES, REMARQUES ET SUGGESTIONS :

| Objet  | Idée, remarque, suggestion  | Nombre de personnes qui ont formulé l'idée, la remarque ou la suggestion |
|--|---|--|
| Questions informatives ou prises de position | Qu'allez vous faire si la majorité des riverains ne veulent pas de ce projet ?  | 1  |
|  | Qu'est-ce qu'un PESR ?  | 1  |
|  | Avez-vous simulé les avantages/inconvénients des différentes solutions que vous proposez ?  | 2  |
|  | Quel est le montant consacré à de tels travaux et d'où viennent les subsides ?  | 1  |
|  | L'enquête publique de Natuur & Bos peut-elle changer la situation et entraîner une fermeture ?  | 1  |
|  | Quelle est la différence entre consultation & avis et enquêtes publiques ?  | 1  |
|  | Dans quelle mesure, nos remarques exprimées en français seront-elles prises en compte ?   | 1  |
|  | Les plans ne sont pas clairs, tout est en couleur vert clair et illisible.  | 1  |
|  | Qu'est-ce qu'un P&R ?   | 1  |
|  | Le document informatif dont vous parlez qui est mis à jour - où se trouve-t-il ?  | 1  |
|  | Dans un moment où le télétravail est obligatoire, les chiffres que vous allez avoir ne refléteront pas vraiment les conditions réelles. | 1  |
|  | La Région bruxelloise est-elle d'accord avec vos propositions de modification des voiries de l'avenue de Tervueren ?                    | 2  |
|  | Avez-vous eu l'accord des autres Régions pour le projet des 4 Bras ?  | 1  |



|                  |   |   |
|------------------|---|---|
|                  | Les quick wins présentés sur votre site Web font-ils aussi partie de la consultation publique ?   | 1 |
|                  | Quel est le coût des investissements du Gouvernement flamand à Jezus-Eik ?  | 1 |
|                  | Le projet impliquera-t-il des expropriations ou achats (préemptions) dans les zones impactées ? Y a-t-il des pré-accords avec les communes à ce sujet ?   | 2 |
| Objectif du plan | 4 Bras : quel est l'avantage de mettre des feux de circulation à la jonction avec la chaussée de Malines ? Cela ne va-t-il pas entraver la fluidité ?   | 1 |
|                  | Qu'en est-il de l'accès de la chaussée de Bruxelles au carrefour des 4 Bras (dans les deux sens) ?  | 3 |
|                  | L'étude concernant le carrefour Léonard prend-elle en compte la destruction planifiée du viaduc Herrmann-Debroux ?  | 3 |
|                  | Il n'y a aucune voie spéciale pour les transports publics entre 4 Bras et Groenendael. Pourquoi pas alors que la surface au sol de Léonard le permet.   | 1 |
|                  | Pour la mobilité des personnes âgées ...on a prévu quoi ?   | 1 |
|                  | Pourquoi l'entrée/sortie Bonne Odeur est-elle fermée ?  | 1 |
|                  | Dans votre solution Groenendael, comment va-t-on de l'avenue Dubois à Léonard ou à La Hulpe ? Sur les croquis, ça ne semble plus possible !   | 1 |
|                  | Comment les transports en commun seront-ils organisés à Jezus-Eik ?   | 1 |
|                  | Qu'en est-il de l'ouverture de l'avenue du bois ? ouverte dans les deux sens ? 1 sens et lequel ? complètement fermée ?   | 2 |
|                  | Un aménagement est-il prévu pour Jezus-Eik Centre (en face de l'église Onze Lieve Vrouw) : route, parking, ... ?<br>Qu'en est-il des accès à l'arrière des propriétés situées entre la Brusselsesteenweg et cette rue, à cheval sur les deux communes ? | 2 |
|                  | Donc l'accès « le plus à l'arrière » aux immeubles par la rue des Bûcherons sera-t-il maintenu et accessible aux voitures ?   | 2 |
|                  | Dans quel délai la création des virages à gauche sur Léonard est-elle réalisable ? Peut-on avoir un plan plus détaillé ?  | 1 |
|                  | Quelles seront les conséquences pour les habitants de l'Esdoornenlaan (avenue des Érables) à Jezus-Eik ?  | 1 |
|                  | Pouvez-vous expliquer ce qui est prévu pour les véloroutes aux carrefours Léonard et  | 1 |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | Groenendael ?  |   |
|  | Pour les 4 Bras, que deviennent la chaussée de Bruxelles et l'avenue de la Chasse dans les différents projets ?  | 1 |
|  | Les pistes cyclables entre le carrefour Léonard et le carrefour Herrmann-Debroux seront-elles construites ?  | 1 |
|  | Comment est organisé le carrefour Groenendael - La Hulpe ? Il y a 2 fois plus de trafic en provenance de La Hulpe.   | 1 |
|  | Pour le 4 Bras : deux demandes de permis sont en cours (tunnel, et passerelle cyclable), pourtant l'étude d'incidence n'a pas encore eu lieu ? cela limite donc le nombre de possibilités évoquées   | 1 |
|  | Le tunnel cyclable entre Léonard et 4 Bras restera-t-il accessible ?   | 1 |
|  | Question concernant les 4 Bras - pourquoi ne développez-vous pas la piste cyclable actuelle située sur le bas-côté de l'avenue de Tervueren ? Elle est séparée de la route et peut maintenir une entrée vers Bruxelles et une sortie des voitures vers Tervueren ?   | 1 |
|  | Les ceintures périphériques de contournement entre les carrefours concernés seront-elles élargies ?  | 1 |
|  | 4 Bras: le réaménagement de la piste cyclable après le futur pont vers Bruxelles est-il en attente d'une décision concernant le carrefour ?  | 1 |
|  | Ai-je bien compris que l'entrée de l'autoroute en provenance de Jezus-Eik se situera finalement près de la Brabantlaan ou Hengstenberg ou Esdoornenlaan (avenue des Érables) ou Colruyt ?  | 1 |
|  | Carrefour de Groenendael : une étude de mobilité a-t-elle été réalisée si la route en provenance de La Hulpe ne va plus jusqu'au carrefour de Groenendael, mais passe sous la voie ferrée ?  | 1 |
|  | Pourquoi n'y a-t-il pas de place de parking P+R ? (p. ex. comme moyen de dissuasion) ? Il faut abattre beaucoup d'arbres ou construire le parking au-dessus du Ring et des autoroutes. C'est particulièrement important à Groenendael où les transports publics existent : le TRAIN. Mais aussi pour les 4 Bras : tram 44 et Léonard/Jezus-Eik : prolonger le métro en même temps. | 2 |
|  | N'y a-t-il pas un risque au carrefour des Quatre Bras que la solution de prolongement du rond-point en direction de l'avenue Baron Albert d'Huart ne provoque un embouteillage   | 1 |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | à la sortie de l'avenue des Chasseurs et de la chaussée de Malines ?   |   |
|  | Pourquoi la zone 10 ne comprend-elle que La Hulpe ? La route de La Hulpe draine beaucoup plus de trafic que juste La Hulpe et ses 7000 habitants ! Quid de Rixensart, Lasne, Court-Saint-Étienne ?   | 1 |
|  | Pour la chaussée de Malines, une consultation récente a révélé que la rue n'est pas assez grande pour avoir une zone vélo de 6 mètres plus 6 mètres pour la voiture. Comment résolvez-vous cela ?  | 1 |
|  | Un des objectifs du plan vise à améliorer la mobilité. À Groenendael, il est évident que l'avenue Dubois forme une liaison importante avec Uccle et Rhode pour rejoindre le Ring. En avez-vous tenu compte pour éviter un report de trafic vers Waterloo ou Boitsfort ? Le trafic en provenance ou vers l'avenue Dubois sera-t-il maintenu, voire facilité (toujours pour éviter Waterloo ou Boitsfort) ?  | 1 |
|  | Concernant le projet du carrefour de Jezus-Eik, à combien estimez-vous le nombre de cyclistes qui passent le carrefour des 4 Bras ?  | 1 |
|  | Est-ce que la route actuelle de Jezus-Eik vers l'autoroute, chaussée de Bruxelles, restera ouverte à la circulation ? Ou le trafic passera-t-il désormais par la rue des Cauldrons.  | 1 |
|  | Combien de voitures circulent-elles sur le carrefour des 4 Bras en temps normal (pas Covid) ?  | 1 |
|  | Si la sortie et l'entrée d'autoroute sont déplacées, le trafic sera dévié par l'Esdoornenlaan (avenue des Érables) et elle deviendra une 2e chaussée de Bruxelles. C'est pourtant aussi un quartier résidentiel où la qualité de vie est importante.<br>Si tout le trafic entrant vers BXL et sortant vers Tervueren se retrouve sur les deux bandes nord de l'avenue de Tervueren, comment comptez-vous réguler les embouteillages aux feux (venant de Tervueren) et dans le bois (venant de Bruxelles) ? | 2 |
|  | Pourquoi ne pas éviter que les camions empruntent le carrefour et donc soient obligés de rouler en dessous des 4 Bras ?  | 1 |
|  | Pourquoi faire un nouveau pont à Jezus-Eik (indiqué sur les plans du Département Environnement consultables sur internet)  | 1 |
|  | Avenue de Tervueren : si on garde un tracé 2 x 2 voies, comment s'assurer que les piétons puissent traverser en sécurité, notamment aux arrêts de tram Drève des Brûlés et Tir aux Pigeons (très dangereux actuellement) ?   | 1 |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | Il sera très compliqué d'assurer une bonne sécurité des piétons avec l'option 2x2. En effet, bien que la vitesse maximale soit limitée à 50 km/h, beaucoup d'automobilistes ne la respectent pas. Pire encore, beaucoup ne dévieront pas au passage clouté de la Drève des Brûlés. Et encore plus dangereux : parfois un automobiliste cède le passage, le piéton s'engage, mais un autre automobiliste double à pleine vitesse l'automobiliste respectueux du Code de la route. |   |
|  | Hengstenberg se fait-il alors par l'entrée déjà existante, ou bien l'intention est-elle de prévoir une sortie à cet endroit également ?  | 1 |
|  | L'intention est-elle de faire circuler le trafic dans les deux sens ou seulement dans un seul sens ? Si le trafic est réduit sur l'avenue de Tervueren, ne craignez-vous pas que le trafic se déplace vers l'avenue Baron Albert d'Huart ?   | 1 |
|  | Pourquoi ne recouvre-t-on pas l'E411 et le RO sur toute sa surface aux abords de Groenendael, Léonard et Jezus-Eik quand le relief le permet.  | 1 |
|  | Ne fermez certainement pas Bonne Odeur (Welriekende), c'est une possibilité pour des centaines de véhicules par jour, améliore le trafic des personnes venant de Hoeilaart et du quartier Barbizon.  | 1 |
|  | À Groenendael, avez-vous envisagé de faire une sorte de grand rond-point (avec un trou au centre) et de maintenir les voiries telles qu'aujourd'hui ? Ce serait beaucoup moins cher et peut-être efficace.   | 1 |
|  | Carrefour Léonard : en tant que piéton ou cycliste circulant en forêt de Soignes, davantage de possibilités de traverser le RO ou l'E411 ? (Pour l'instant uniquement possible à Leemberg, au nord de Notre-Dame-au-Bois, sur la Drève du Tambour (ou Bonne Odeur) et sur le Chemin des Trois Couleurs).   | 1 |
|  | Donc si je comprends bien, c'est possible de passer dans les quatre parties de la forêt en marchant, disons, 300 ou 400 m ? Actuellement, je crois que l'itinéraire le plus court pour une boucle fait plus de 5 km... Ça serait une réelle amélioration. Un point d'attention : important à mon avis de compacter au maximum le carrefour, aussi bien horizontalement que verticalement. Une transformation en boulevard urbain pourrait être intéressante.                     | 1 |
|  | Une remarque plus générale pour les infrastructures cyclables. Premièrement, il faut donner une attention très importante à la qualité et à la régularité du pavage. Évitez à  | 1 |

|                    |  |   |
|--------------------|--|---|
|                    | <p>tout prix les trottoirs modulables du XXe siècle... Deuxièmement, il faut prévoir une largeur suffisante pour accueillir le trafic cyclable de 2050, pas celui de 2020. La norme de 4 m pour une route à double sens (je crois) deviendra rapidement trop peu ambitieuse si le trafic cyclable s'intensifie. Il convient en tout cas de la respecter strictement et d'éviter les goulots d'étranglement provoqués par du mobilier urbain ou autre.</p>                    |   |
| Intentions du plan | <p>Quels sont les projets/conséquences possibles pour la drève Bonne Odeur (Overijse) ? Y aura-t-il un lien vers les futures pistes cyclables sur cette rue ? Sera-t-il freiné pour les véhicules motorisés (casse-vitesse - chicanes - ...) ?</p> <p>Enfin d'après-midi, l'avenue de Tervueren est souvent à l'arrêt sur les deux voies en direction du Ring. Comment peut-on espérer une meilleure fluidité du trafic si les deux voies sont fusionnées en une seule ?</p> | 1 |
|                    | <p>La commune de Rhode-St-Genèse tient à être consultée à chaque avancée du dossier « Groenendael » et confirme officiellement qu'elle demande le maintien de l'ouverture de l'avenue Dubois à double sens et la connexion de cette avenue au carrefour de Groenendael. Cet axe est une porte d'entrée indispensable pour les habitants de Rhode-St-Genèse, mais aussi Beersel, Uccle et Waterloo. Veuillez confirmer que le PESR confirme cette demande ?</p>               | 1 |
|                    | <p>Quel changement pour les itinéraires de bus ?</p>   | 1 |
|                    | <p>Quelles seront les conséquences sur la fluidité du trafic lourd pendant les travaux ? Y aura-t-il des restrictions pour le trafic ? Les travaux seront-ils également réalisés de nuit ?</p>   | 1 |
|                    | <p>Vous devez prendre en compte les transports publics dans un plan de mobilité global. Où est la coordination ?</p>   | 1 |
| Alternatives       | <p>Scénario 1 : Qu'advient-il de la piste cyclable sur la bande nord ? Sera-t-elle entretenue et aménagée en piste cyclable ? Qu'en est-il des autres solutions ?</p>  | 1 |
|                    | <p>Scénario 1 : Pour les 4 Bras, le sud a été laissé pour compte par la Région, n'est-ce pas ? Est-ce à dire que le choix n'a pas encore été fait ?</p>  | 1 |
|                    | <p>Quelle différence entre le scénario Brabantlaan et Colruyt ?</p>  | 1 |
|                    | <p>Le parc et les maisons à côté des deux dernières variantes « Brabantlaan » et « Hengstenberglaan » figurent désormais sur la liste des monuments de la Direction du Patrimoine culturel. N'est-ce pas incompatible ?</p>  | 1 |

|                                     |   |   |
|-------------------------------------|---|---|
|                                     | Scénario 2 : où sont passées toutes les voitures qui auparavant empruntaient le viaduc Herrmann-Debroux ? Pourquoi n'y a-t-il pas de report de trafic vers l'avenue de Tervueren à l'intérieur du Ring ? Ou sur l'E40 ?   | 1 |
|                                     | Scénarios 1 & 2 : sur le carrefour des 4 Bras partie nord, les phases de feux de circulation ne sont-elles pas trop longues pour les piétons et les cyclistes ?   | 1 |
|                                     | Scénario 3 : sur le carrefour des 4 Bras partie nord : pour éviter le rond-point, les cyclistes doivent-ils emprunter une piste cyclable ou une bande cyclable (auquel cas ils doivent céder la priorité et regarder dans leur dos, ce qui est très inconfortable) ? À mon avis, il serait intéressant de la garder pour les cyclistes « pressés » venant de Tervueren qui n'ont pas besoin de traverser au carrefour des Quatre Bras. Et aussi pour ceux qui se dirigent vers la Drève de la Demi-Heure en direction de Wolomé-Saint-Pierre (qui autrement devraient traverser deux fois l'avenue de Tervueren). | 1 |
|                                     | Quel sera l'impact sur le chômage en Flandre de la réduction du flux de trafic ?  | 1 |
|                                     | En préambule, vous expliquez qu'il faut fluidifier les carrefours pour éviter le trafic de contournement. Mais votre modèle considère que quand on bloque le trafic (H-D), le trafic disparaît... où est la logique ?   | 1 |
|                                     | Pourquoi nous obliger, nous les cyclistes, de descendre la chaussée de Malines- elle est déjà dangereuse, très dangereuse à cause de la vitesse, sans être obligés de la traverser ! Pourquoi ne pas tout simplement nous mener le long du mur antibruit (pas encore complet) à partir des Quatre Bras, et pas du tout le long de la chaussée de Malines ou le long de la Varenslaan ?  | 1 |
|                                     | Carrefour des Quatre Bras avenue de Tervueren : la piste cyclable unidirectionnelle en direction de Bruxelles est-elle maintenue dans les différents scénarios ?  | 1 |
| Déroulement du processus et méthode | Quel est le calendrier de ce développement ?  | 3 |
|                                     | Quel délai pour le processus jusqu'à l'enquête publique ?   | 1 |
|                                     | Quand aura lieu la 2e enquête publique ?  | 1 |
|                                     | Y aura-t-il une autre séance pour les carrefours Zaventem & Woluwé-Saint-Étienne ?  | 1 |
|                                     | Serons-nous tenus informés de l'évolution de cette étude ?  | 1 |
|                                     | Quel est l'état d'avancement des discussions avec la Région bruxelloise ?   | 1 |
| Portée de l'évaluation              | Les incidences environnementales de tous les scénarios seront-elles étudiées ?  | 1 |

|                  |  |   |
|------------------|--|---|
| environnementale |  |   |
|                  | Y aura-t-il des murs antibruit le long du Vlierbeekberg pour protéger le quartier résidentiel ?  | 2 |
|                  | La réalisation des travaux entraînera-t-elle une emprise temporaire ou durable sur la forêt de Soignes ?   | 1 |
|                  | Comptez-vous placer des écrans antibruit ? Réduire la limite de vitesse à 90 ou 100 km/h sur l'autoroute ? Recouvrir les entrées et sorties de l'autoroute pour limiter la pollution ? | 1 |
|                  | Les nouveaux viaducs du carrefour Léonard ne risquent-ils pas de produire également plus de bruit ?  | 1 |
|                  | Comment sera traitée la seule maison non protégée par le mur antibruit ?   | 1 |
|                  | Où peut-on trouver la déclaration relative à l'étude acoustique ?  | 1 |
|                  | La forêt de Soignes est-elle une réserve naturelle protégée ? Pouvons-nous encore détruire la forêt pour construire des routes ?   | 1 |

| Contenu résumé de(s) réaction(s) de participation  | Traitement dans la note d'orientation / note de processuelle   |
|--|--|
| C'est quoi un PESR?  | Plan d'aménagement spatial régional<br>l'équivalent ou traduction de ce qu'on appelle GRUP en Néerlandais,<br>Gewestelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan   |
| 4-bras: Quel est l'avantage de mettre des feux à la jonction avec la chaussée de Malines? Cela ne va-t-il pas justement limiter la fluidité? | Les feux de circulation apportent une sécurité supplémentaire. Les feux sont réglés de manière à assurer la fluidité du trafic.  |
| Concernant la solution #1: Que devient la piste cyclable sur la bande nord ? Est-elle maintenue et aménagée en cyclostrade?                  | Dans la solution 1 la piste cyclable sera réalisé sur la bande sud. La piste cyclable nord reste une piste cyclable locale.  |
| Et pour les autres solutions?  | Selon le scénario, la piste cyclable sera sur la branche nord ou sud.  |
| La solution 1 pour les 4 bras - sud avait été abandonné par la région, non?  | La décision a été prise de ne pas poursuivre l'essai à terme courte, mais cette solution à long terme est toujours à l'étude dans le GRUP / PESR   |
| Est-ce que cela veut dire que le choix doit encore être fait?  | En effet, plusieurs solutions s'offrent à nous aujourd'hui. Ceux-ci feront l'objet d'un examen plus approfondi (par exemple, une évaluation environnementale). Ensuite, le Gouvernement flamand fera un choix lors de l'approbation du Plan d'exécution territorial. |

|   |  |
|---|--|
| Avez-vous simulé de façon chiffrée les avantages/inconvénients des différentes solutions que vous proposez?   | Non pas encore, nous avons éliminé des solutions qui ne répondent pas aux objectifs du plan mais devons encore étudier de manière approfondie les solutions que nous vous montrons.<br>Les avantages et les inconvénients font encore l'objet d'une étude et sont évalués dans le rapport d'impact sur l'environnement. (l'explication suivra) |
| Qu'en est-il de l'accès de la chaussée de Bruxelles au Carrefour des 4 bras (dans les 2 sens)?  | Cela dépendra du scénario, comme le collègue vient de l'expliquer. À l'heure actuelle, plusieurs options sont encore possible.   |
| Si l'accès à la chaussée de Bruxelles est bloquée, par où vont sortir les habitants de tout ce quartier?!<br>Et dans l'autre sens, comment vont-ils rentrer chez eux? | Dans toutes les alternatives, la chaussée de Bruxelles reste ouvert.   |
| L'étude concernant le Carrefour Léonard prend-elle en compte la destruction planifiée du viaduc Hermann Debroux?  | Dans les études mobilité qui ont été fait et qui seront fait les différentes alternatives seront étudiées d'une part sur la base du maintien du viaduc et d'autre part sur la base de la démolition du viaduc. De cette façon, nous pouvons examiner l'impact de la démolition du viaduc sur les différents Carrefours.                        |
| Dans quel délai ces travaux d'aménagement sont-ils envisagés ?  | Dans un planning optimal nous pensons pouvoir commencer dans 3 à 4 ans.  |
| La forêt de soignes est une réserve naturelle protégée? peut-on encore détruire de la forêt pour faire des aménagements routiers?                                     | Non, nous essayons de limiter les surfaces minérales dans les solutions proposées pour redonner des m <sup>2</sup> à la forêt.   |
| Aucune voie propre pour les transports en commun entre 4 bras et Groenendaal. Pourquoi alors que la surface au sol du Leonard le permettrait.                         | Malheureusement, il n'y a pas d'espace supplémentaire disponible sans une nouvelle occupation de la Forêt de soignes.  |
| Pour la mobilité des personnes âgées ...on a prévu quoi? On peut un peu mieux y penser et pas seulement aux vélos qui ne suivent pas les autoroutes.                  | Nous voulons offrir un projet global, mais le gouvernement flamand ne peut pas tout faire; il y a aussi les autorités municipales et provinciales. Nous voulons élaborer un plan équilibré qui profite à la qualité de vie et à la mobilité de chacun.   |
| Il est fondamental d'effectuer des simulations chiffrées avant d'affirmer que les options présentées sont avantageuses.   | Cela se produira certainement. Tout sera examiné, tant en termes de mobilité qu'en termes de tous les autres impacts possibles.  |
| Pourquoi ferme-t-on l'entrée-sortie Bonne Odeur?  | Pour créer plus de blocage à Jezus-Eik et Groenendaal.<br>"La drève du Bonne est actuellement fermée en raison des travaux pour les rampes d'accès aux vélos qui seront réalisés. Après les travaux, la drève sera partiellement réouverte. Le mouvement Welriekendedreef --> R0 sera toujours   |



|  |   |
|--|---|
|  | <p>possible, le mouvement venant du R0 --&gt; Welriekendedreef ne sera plus possible.</p> <p>À long terme, nous souhaitons fermer complètement l'accès/la sortie Drève du bonne odeur, car cet accès/cette sortie ne répond pas aux exigences de sécurité nécessaires, il y a trop d'accès/sortie sur une courte distance et il est à l'origine d'un trafic de transit. La fermeture n'interviendra toutefois que lorsque les principaux Carrefours auront été optimisés.</p> |
| Quel est le montant consacré à de tels travaux et d'où viennent les subsides?  | Il est important de savoir que nous sommes maintenant dans une phase de planification. Nous sommes donc à la recherche de la meilleure solution. Ce coût sera ultérieurement examiné en détail dans une analyse coûts-avantages. Le gouvernement flamand paiera pour cela.  |
| Quand ces travaux sont-ils envisagés?  | Au moins un an et demi pour le PESR, puis un an et demi de plus pour les préparations de travaux et chantiers.  |
| Dans votre solution Groenendaal, comment pourra-t-on se rendre depuis l'avenue Dubois vers Léonard ou vers La Hulpe ? Sur vos croquis ça ne semble plus possible!  | De la même manière qu'aujourd'hui   |
| " Je suis un habitant de la Welriekendedreef (Overijse). Elle se situe sur deux communes. Quels seront les éventuels projets / impacts sur cette rue ? Y'aura-t-il un lien avec vos futures pistes cyclables précisément sur cette rue ? Sera-t-elle ralentie pour les véhicules motorisés (casse vitesse – chicanes - ...)"<br>Enfin d'après-midi, l'avenue de Tervuren est souvent à l'arrêt sur les deux bandes en direction du ring. Comment peut-on espérer une meilleure fluidité du trafic si les deux bandes sont fusionnées en une seule? | Nos comptages et simulations (réalisés avant Corona) montrent que c'est possible. Cependant, nous avons toujours besoin du nombre actuel de voies à proximité de l'intersection comme capacité tampon. Nous allons étudier cette question en profondeur pour voir si c'est possible, et nous ne proposerons bien sûr une solution que si elle ne provoque pas d'embouteillages supplémentaires.   |
| La commune de Rhode-St-Genèse tient à être consultée à chaque avancée du dossier "Groenendaal" et confirme officiellement qu'elle demande le maintien de l'ouverture de l'avenue Dubois à double sens et la connexion de cette avenue au Carrefour Groenendaal. Cet axe est une porte d'entrée primordiale pour les habitants de Rhode-St-Genèse, mais aussi Beersel, Uccle et Waterloo. Merci de confirmer  | La commune de Rhode-St-Genèse sera associée à chaque étape, comme par le passé. Le GRUP ne précise pas si des rues seront fermées.  |

|   |   |
|---|---|
| que le GRUP confirme cette demande.   |   |
| Comment les transports en commun vont s'organiser à Jezus-Eik?  | Nous voulons fournir un projet global, mais le gouvernement flamand ne peut pas tout faire; il y a aussi les autorités municipales et provinciales et d'autres organismes qui doivent fournir des transports publics. Il est donc préférable de poser cette question aux entreprises de transport public. Nous voulons élaborer un plan équilibré qui profite à la qualité de vie et à la mobilité de chacun. |
| Vous devez prendre en compte les transports en commun dans un plan de mobilité global.. Où est la coordination?   | Cette communication se fait au sein de la "région de transport", qui est l'entité faitière qui rassemble tous les acteurs, y compris dans les transports publics.<br><a href="https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios">https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios</a>  |
| Quid de l'ouverture de l'avenue du bois ? ouverte dans les 2 sens ? 1 sens et lequel ? complètement fermé?  | le PESR ne prévoit aucun changement par rapport à la situation actuelle pour l'avenue du bois.  |
| L'enquête publique de Natuur & bos peut-elle changer la situation et entraîner une fermeture?   | Vous pouvez m'envoyer vers cet enquête? Je peux pas vous répondre actuellement mais je veux bien regarder.  |
| A hauteur du centre de Jezus Eijk (devant l'église Onze Lieve Vrouw), y'a-t-il un projet d'aménagement prévu: route, parking, ...?<br>Qu'en est-il de la rue arrière située à Bruxelles (Rue des Bucherons)?<br>Qu'en est-il des accès arrières aux biens situés entre la Brusselsesteenweg et cette rue, à cheval sur les deux communes? | Le passage de la chaussée de Bruxelles, l'accès à l'autoroute vers Bruxelles et l'actuelle place du centre, sera réaménagé pour rendre le centre-ville plus sûr pour la circulation. La rue de Bucherons sera également réaménagé pour offrir des places de stationnement au nouveau Mobipoint (bus).   |

|  |  |
|--|--|
| Donc l'accès "arrière" aux bâtiments via la rue des Bucherons sera toujours maintenus et accessible pour des voitures?   | Dans tous les différents scénarios de PESR sauf le premier scénario.   |
| L'étude sur les incidences environnementales se fera sur chacune des alternatives?   | Pour chaque Carrefour, un rapport des incidences environnementales sera fait, dont chacune des alternatives (de ce Carrefour) sera étudié                                |
| Quelle est la différence entre consultation & avis et enquêtes publiques?  | Il s'agit de deux moments formels différents dans le processus: la consultation se fait à ce moment-ci; l'enquête publique est faite sur base de l'avant-projet du GRUP. |
| Quel délai pour le processus jusqu'à l'enquête publique?   | Jusqu'au 14 janvier.   |
| Quelle différence entre l'option Brabantlaan et Colruyt?   | Brabantlaan est situé sur la route actuelle, le nœud sera au-dessus de l'autoroute. Colruyt sera 100 m plus loin en bordure du parc, le nœud sera sous l'autoroute.      |
| Dans le cadre des travaux d'aménagement du carrefour des Quatre Bras, est-il tenu compte du trafics qui est déjà reporté aujourd'hui sur la Brusselsesteenweg ?                        | Des comptages et l'analyse des flux de circulation constituent la base des remaniements proposés.  |
| Quand aura lieu la 2ème enquête publique?  | Après l'approbation de l'avant-projet du GRUP concerné.  |
| Ceci étant nous sommes en Belgique avec des lois linguistiques qui nous empoisonnent la vie. Dans quelles mesures, nos remarques exprimées en français seront-elles prises en compte ? | Bien sûr toutes les remarques et avis dans toutes les langues de notre pays seront pris en compte.   |
| La création des virages à gauche sur Leonard est réalisable dans quel délai ?  | Après l'élaboration du PESR +/- 2,5 ans, on peut commencer le plan détaillé, le permis et l'exécution. Estimation approximative 5 ans.                                   |
| Peut-on avoir un plan plus détaillé?   | Les plans sont consultables sur le site-web du département Omgeving et à la commune.   |
| Les plans ne sont pas clairs, tout est en couleur vert clair et illisibles.  | Avec les plans divulgués nous voulons montrer les concepts; ils n'ont pas l'ambition d'être des plans détaillés d'exécution.   |
| Où en sont les discussions avec la Région bruxelloise?   | Une consultation interrégionale se met en place sur tous les projets de mobilité autour de Bruxelles, donc pas limité à Ring Est.  |

|   |  |
|---|--|
| Quel changement pour les lignes de bus?   | En rendant les jonctions plus fluides, les connexions de bus le seront également. En outre, nous fournissons également un P&R à Notre Dame au Bois.  |
| C'est quoi un P&R ?   | Un parking prêt d'une gare ou stop de bus.   |
| Quelles seront les conséquences pour les riverains de la Esdoornenlaan à Jezus-Eik?   | Cela fait partie de la suite de l'enquête. Nous y examinerons l'impact exact sur les riverains.  |
| Pourriez-vous expliquer ce qui est prévu pour les autoroutes cyclables dans les carrefours Leonard et Groenendaal?  | En concentrant le trafic automobile sur les niveaux +1 et -1, de l'espace sera créé au niveau du sol pour la réalisation de l'autoroute cyclable F204 Wavre - Bruxelles.<br>Au niveau du carrefour Groendendaal, un nouveau tunnel pour vélos sera construit sous les voies, d'où l'on pourra rejoindre la gare de Groenendaal, le nouveau ecorecreaduc et la véloroute F205 La Hulpe - Bruxelles. |
| Je suis surpris par les deux dernières variantes 'Brabandtlaan' et 'Hengstenberglaan' puisque le parc et les habitations qui jouxtent ces variantes sont maintenant classés par l'Agence du patrimoine. N'est-ce pas incompatible ? | L'impact de la réorganisation du carrefour Jezus-Eik sur le patrimoine sera étudié dans la prochaine phase de ce processus. Si l'alternative Brabandtlaan ou Hengstenberg ressort de l'évaluation globale comme la meilleure alternative, une réalisation de l'échangeur à cet endroit sera possible en s'écartant du classement récent.   |
| Pour les 4bras, que se passe-t-il avec la chaussée de Bruxelles et l'avenue de la chasse dans les différents projets ?  | Pour l'avenue de la chasse (quatre bras nord), dépendant le scénario il va donner soit sur un carrefour avec des feux, soit sur l'ovonde, soit sur un rotonde. Ce qui concerne la chaussée de Bruxelles il n'y a aucun changement prévue dans le PESR.   |
| Avez-vous tenu compte du projet de démolition du viaduc Herrmann-Debroux? Les pistes cyclables entre le carrefour Léonard et Herrmann-Debroux seront prévues?   | Nous évaluons le trafic dans les 2 scénarios: avec ou sans démolition. Le F204 sera réalisé jusque HD.   |
| Comment sera organisé la jonction chaussée de Groenendaal - chaussée de La Hulpe? Il y a 2 fois plus de trafic depuis La Hulpe.   | Cette question doit encore être étudiée, mais les flux de trafic existants et les projections joueront un rôle important à cet égard.  |
| Le document informatif dont vous parlez qui est mis à jour - où se trouve-t-il ?  | La note de départ et la note de processus peuvent être trouvées via <a href="http://environnement.vlaanderen.be/grups/knooppuntenR0oost">environnement.vlaanderen.be/grups/knooppuntenR0oost</a> .   |

|  |   |
|--|---|
| Pour le 4 bras : Deux demande de permis sont en court (Tunnel et pont cyclable) pourtant l'étude d'incidence n'a pas encore eu lieu? cela limite donc le nombre de possibilité évoqué  | Le tunnel se situe en dessous de la ligne ferroviaire et n'a pas d'incidences sur le réaménagement du carrefour.<br>Le pont cyclable sera réalisé dans une seule pièce et pourra donc éventuellement être déplacé si cela s'avère nécessaire.   |
| Quelle sera l'impact sur la fluidité du flux lourds durant les travaux ? Y aura-t'il des restriction de bande circulation? Les travaux feront-ils fait également la nuit ?"  | Il y aura certainement un impact sur la fluidité des flux. Des mesures "moins nuisance" seront mis en place mais il n'existe pas de travaux sans impact.  |
| Le tunnel vélo entre léonard et 4bras restera-t-il accessible ?  | Si nous devions supprimer ce tunnel en raison de nos travaux, nous proposerions certainement une alternative équivalente ou meilleure.  |
| Question concernant les 4 Bras - pourquoi ne développez-vous pas la piste cyclable actuelle située sur le bas-côté de l'av de Tervuren? Elle est séparée de la route et peut maintenir une entrée vers Bruxelles et une sortie des voitures vers Tervuren? | À l'emplacement de la piste cyclable actuelle, en raison de sa situation dans la forêt de Soignes (Natura 2000), seulement une optimisation de la piste cyclable existante à sa largeur actuelle est possible. La réalisation d'une autoroute cyclable conforme aux exigences de qualité applicables (largeur de 4 m) n'est donc possible qu'en utilisant la surface minérale actuelle. |
| On effectue actuellement des mesures de débit sur les routes, dans un moment où le télétravail est obligatoire, les chiffres que vous allez avoir ne seront pas réalistes des vrais conditions.  | Dans l'évaluation des incidences, si on trouve que les données sont pas réaliste (à cause de plus de télétravail actuel- covid) on utilisera des données plus âgées mais plus réaliste.   |
| Les bandes du ring entre les carrefours concernés seront-elles élargies?   | Non nous ne réaménageons pas les bandes entre les carrefours.<br>Premièrement puisque nous avons évalués que cela n'est pas nécessaire: une optimisation des carrefours suffit pour fluidiser les flux. En deuxième lieu il n'y a pas de possibilité d'obtenir des permis dans les zones jouxtant la forêt de Soignes.  |
| La Région bruxelloise est-elle d'accord avec vos propositions de modification des voiries de l'avenue de Tervuren?   | La Région BC est consultée également dans tous les 4 processus et devra en sus pour 4bras faire un trajet de PRAS sur son territoire. Donc on se coordonne!   |
| Dans la version Esdoornlaan faudra il exproprier des maisons?  | Dans ce scénario, des expropriations seront effectivement réalisées.<br>Naturellement, cette considération sera incluse dans la décision finale.  |
| Y aura-il des murs anti-bruit le long de la Vlierbeekberg pour protéger le quartier résidentiel?   | Ce n'est pas encore décidé mais un objectif important dans nos plans c'est d'améliorer la qualité de vie dans les zones avoisinants le ring et les carrefours.  |

|  |   |
|--|---|
| 4bras: le réaménagement de la piste cyclable après le futur pont vers Bruxelles est-il en attente d'une décision concernant le carrefour?  | Oui en effet cela dépend non seulement de la solution retenue mais également de la vision de la part de RBC.  |
| Ai-je bien compris que la bretelle d'accès à l'autoroute à partir de Jesus Eik sera éventuellement située à Brabantlaan ou Hengstenberg ou Esdoornlaan ou Colruyt?   | Il y a en effet plusieurs alternatives envisagées pour Jésus-Eik. D'une part, il s'agit d'alternatives qui réorganiseront le carrefour actuel et, d'autre part, il s'agit effectivement d'alternatives de localisation par lesquelles le carrefour sera déplacé aux endroits que vous avez mentionnés.    |
| Carrefour de Groenendaal : y a-t-il eu une étude de mobilité si la chaussée de La Hulpe ne va plus jusqu'au carrefour de Groenendaal mais passe sous le chemin de fer?   | Une étude de mobilité sera réalisée pour toutes les alternatives décrites.  |
| Avez-vous eu l'accord des autres régions pour le projet des 4 bras?  | Nous sommes en consultation avec les autres régions. Des mesures sont prises sur le plan administratif, mais aussi sur le plan politique.   |
| Pourquoi n'y a-t-il pas de parking P+R? (ex de dissuasion)? Il faut abattre beaucoup d'arbres ou construire le parking au-dessus du ring et des autoroutes. C'est particulièrement important à Groenendaal où les transports en commun existent: le TRAIN. Mais aussi pour les 4 bras: tram 44 et Léonard/Jesus Eik: prolonger le métro en même temps. | Il n'y a pas de grandes zones p+r prévues mais plusieurs petites, par exemple à Jesus Eik mais aussi à Groenendaal le stationnement est abordé comme un QW. Pour quatre bras, le P+R est situé à Tervuren (même intersection) Le grand P+R devrait être situé à une plus grande distance du périphérique. |
| Pour le carrefour des Quatre Bras, la solution qui consiste à agrandir le rond-point vers l'avenue D'Huart ne risque-t-elle pas de créer un bouchon au sortir de l'avenue des Chasseurs et de la Mechelsesteenweg ?  | ça sera étudié plus en détail dans le RIE (rapport incidences environnementale), dans la domaine mobilité.  |
| Avez-vous eu l'accord de la région bruxelloise pour la fermeture d'une ou 2 bandes de circulation vers Woluwe Saint Pierre et av de Tervuren?  | Nous organisons une concertation avec RBC non seulement sur les points mobilité du Ring Est mais sur tous les points: tram, bicyclette, Ring Nord, A12, Herrmann-Debroux ... pas encore de feu vert à l'instant.  |
| Quel sera l'impact sur le chômage en Flandre de la réduction du flux de trafic?  | Tous les travailleurs sont la bienvenue!  |
| Les travaux prévus sont extrêmement conséquents et certains projets envisagent la création de tunnels. Par conséquent, quelle sera la durée totale de ces chantiers, en supposant qu'ils seront  | Nous ne pouvons pas répondre à cette question dans la mesure où les solutions définitives ne sont pas connues; en outre les 4 processus peuvent diverger dans le temps, pas seulement au niveau des GRUPS mais également  |

|  |  |
|--|--|
| réalisés séquentiellement pour ne pas bloquer l'ensemble du ring ?   | au niveau des permis d'urbanisme.  |
| Dans la situation de référence 2, où ont disparu toutes les voitures qui empruntaient le viaduc Hermann-Debroux?<br>Pourquoi n'y a-t-il pas de report de trafic sur l'avenue de Tervuren intra-Ring? Ni sur la E40?  | Alors qu'historiquement les déplacements ne cessent d'augmenter...<br>Le modèle de trafic montre exactement bcp moins de trafic dans la situation de référence 2 (ou le viaduc HD disparaît). Le modèle montre que la disparition du viaduc effectue un shift vers différents modes de transport (transport public, ) et que ça attire bcp moins d'automobilistes. |
| Pourquoi la zone 10 ne comprend-elle que La Hulpe? La chaussée de La Hulpe draine beaucoup plus de trafic que juste La Hulpe et ses 7000 habitants! Quid de Rixensart, Lasne, Court-Saint-Etienne?   | Les zones sont choisis en prenant compte les différents éléments à évaluer et prenant en compte certaines 'boundaries' du modèle.  |
| En préambule vous expliquez qu'il faut fluidifier les carrefours pour éviter le sluihverkeer. Mais votre modèle, lui, considère que quand on bloque le trafic (H-D), le trafic disparaît... où est la logique?   | L'étude de mobilité fait partie de la phase de suivi.  |
| Pour Mechelsesteenweg, une consultation récente a montré que la rue n'est pas assez grand pour avoir une zone cycliste 6 mètres plus 6 mètres pour la voiture. Comment résoudre ça?  | La piste cyclable est de 4m maximum. L'itinéraire sera fourni dans le Mechelsesteenweg. Les détails sont toujours en cours d'investigation dans les variantes.   |
| Un des objectifs du plan est d'améliorer la mobilité. A Groenendaal, il est évident que l'avenue Dubois fait une liaison importante avec Uccle et Rhode pour rejoindre le Ring. En avez-vous tenu compte pour éviter le report sur Waterloo ou Boitsfort? Le trafic depuis ou vers l'avenue Dubois sera-t-il bien maintenu, voire facilité (toujours pour éviter Waterloo ou Boitsfort)? | Tous les aspects de mobilité seront étudiés de manière approfondie. Nous utilisons le RVM qui est le modèle régionale de transport (regionaal vervoermodel). Cette étude sera réalisé dans le cadre de l'étude d'incidences.   |
| Dans l'étude de circulation, tenez-vous compte du report de circulation qu'engendrera la suppression du viaduc Hermann-Debroux. Ceci fera augmenter le flux E411, Ring, avenue de Tervuren. Et va donc encore plus charger le tronçon du ring entre le carrefour Léonard et celui des Bras   | L'analyse d'impact tient compte de tous les développements futurs en matière de mobilité sur le territoire flamand et bruxellois, y compris le viaduc.   |
| Carrefour des Quatre Bras partie nord : solutions 1 et 2 : les phases de feux ne sont-elles pas trop longues pour les piétons et les cyclistes ?   | Des cycles courts sont utilisés. La piste cyclable circulaire sera guidée le long du côté est. La possibilité de croisement est bien sûr aussi un élément important à prendre en compte dans la variante finale préférée.  |

|   |  |
|---|--|
| Concernant le projet du carrefour de Jezus-Eik, combien estimez-vous le nombre de cycliste qui passent le carrefour des 4 bras?   | L'absence de bonnes infrastructures donne une mauvaise impression aujourd'hui. Les modèles de trafic montrent un potentiel de +/- 1500.  |
| Est-ce que la route actuelle de Jezus-Eik vers l'autoroute, chaussée de Bruxelles, restera ouverte à la circulation . Ou est-ce que la circulation passera désormais par la rue des chaudron.   | L'accès à l'autoroute vers le R0 reste actuellement ouvert, mais sera déjà réaménagé pour améliorer la sécurité de centre-ville de Jezus-Eik. Puis, dépendant le scénario de PESR retenue l'accès se déplace vers un autre endroit.                          |
| Combien de voitures empruntent en période normale (non covid) le carrefour des 4 bras?  | Les comptages ont été effectués pour COVID.  |
| Pourquoi obliger nous, cyclistes, de descendre Mechelsesteenweg - il est déjà dangereux, très dangereux à cause de vitesse, sans être obligé de le traverser! Pourquoi pas simplement nous mener le long de la barrière sonore (pas encore complète) à partir de Q Bras, et pas monter Mechelsesteenweg ou descendre Varenslaan du tout ?   | Le choix de la Mechelsesteenweg permet de ménager d'avantage le talus à valeur écologique situé à proximité du périphérique. Bien entendu, la chaussée sera reconstruit pour améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, y compris les cyclistes. |
| Si la sortie et l'entrée d'autoroute sont déplacées, le trafic sera dévié par la Esdoornenlaan et elle deviendra une 2è Brusselsesteenweg. C'est pourtant aussi un quartier résidentiel où la qualité de vie est importante.<br>Si tout le trafics entrant vers BXL et sortant vers Tervuren se retrouve sur les deux bandes nord de l'avenue de Tervuren, comment comptez-vous réguler les embouteillages aux feux (venant de Tervuren) et dans le bois (venant de Bruxelles)? | Ces effets sont examinés dans des micro-simulations.   |
| L'exécution des travaux entraînera-t-elle une emprise temporaire ou durable sur la forêt de Soignes ?   | Les zones de chantier ne sont pas encore déterminées. Mais il est clair que (i) nous limiterons, le cas échéant, à l'extrême nécessaire et (ii) le solde rendu en bois sera positif dans la situation définitive.  |
| Carrefour des Quatre Bras partie nord : solution 3 : pour contourner le rond-point, les cyclistes devront-ils emprunter une piste cyclable ou un passage pour cyclistes (auquel cas ils devraient céder le passage et regarder dans leur dos, ce qui est très inconfortable) ?  | C'est vrai, cette variante n'est pas très favorable aux cyclistes. Nous en tiendrons certainement compte.  |
| Pourquoi ne pas éviter que les camions empruntent le carrefour et donc soit obligés de rouler en dessous des 4 bras?  | Nous allons effectivement examiner cette question lors de la prochaine étape.  |



|   |   |
|---|---|
| <p>Pourquoi faire un nouveau pont à Jezus-Eik (indiqué sur les pans du département Omgeving consultables sur internet)</p>  | <p>Le pont existant est en très mauvaise état et doit être renouvelée à court terme afin de garantir sa préservation.</p>   |
| <p>Avenue de Tervuren : si on garde un tracé 2 x 2 voies, comment s'assurer que les piétons puissent traverser en sécurité, notamment aux arrêts de tram Drève des Brûlés et Tir aux Pigeons (très dangereux actuellement) ?<br/>Il sera très compliqué d'assurer une bonne sécurité des piétons avec l'option 2x2. En effet, bien que la vitesse est limitée à 50 km/h, beaucoup d'automobilistes ne la respectent pas. Pire, beaucoup ne cèdent pas le passage au niveau du passage pour piétons de la drève des Brûlés. Et encore plus dangereux : parfois un automobiliste cède le passage, le piéton s'engage, mais un autre automobiliste dépasse l'automobiliste respectueux du code de la route à pleine vitesse.</p> | <p>La sécurité de l'usager actif de la route est une priorité dans toutes les alternatives, et sera davantage développée dans la prochaine phase. Pour l'instant, il s'agit surtout des alternatives à grande échelle.</p>  |
| <p>Concernant le projet de nouveau complexe entrée/sortie autoroute à Jezus-Eik (Colruyt, esdoornenlaan...) cela affecterait un nombre importants de nouveaux quartiers, notamment les accélérations pour monter sur l'autoroute. Comptez-vous placer des murs anti-bruit? Faire réduire la vitesse de roulage à 90km/h ou 100 km/h sur l'autoroute? Recouvrir les montées et sorties d'autoroutes pour limiter la pollution? Grand merci pour vos réponses</p>   | <p>L'installation de murs antibruit fait partie de l'étude qui suit. Les effets sur le bruit seront étudiés dans le rapport sur les incidences environnementales. Le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires seront proposées. Il peut s'agir, par exemple, de murs antibruit.<br/>Dans la discipline aérienne également, les effets sont étudiés et des mesures d'atténuation sont proposées.</p> |
| <p>Le centre de Jezus-Eik ne risque-t-il pas de mourir au fond d'un cul de sac (dead end) ?</p>   | <p>Nous voulons rendre le centre de Jezus-Eik plus vivable!</p>   |
| <p>Carrefour des Quatre Bras avenue de Tervuren : la piste cyclable unidirectionnelle en direction de Bruxelles est-elle maintenue dans les différents scénarios ?</p>  | <p>Actuellement, le maintien de la piste cyclable nord est prévu dans chacune des alternatives. Dans les phases de suivi, cette question sera étudiée plus avant et coordonnée avec la Région de Bruxelles-Capitale.</p>  |
| <p>A mon avis intéressant de la maintenir pour les cyclistes "pressés" venant de Tervuren, qui ne doivent pas traverser au niveau du carrefour des Quatre Bras. Et aussi pour ceux qui se dirigent vers la drève de la Demi-Heure pour aller vers Woluwe-Saint-Pierre (qui</p>  | <p>C'est vrai, merci pour la contribution.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| sinon doivent traverser l'avenue de Tervueren deux fois).   |   |
| Qu'allez vous faire si la majorité des demandent des riverains ne veulent pas de ce projet?   | Pendant la consultation publique, chacun peut faire part de ses commentaires ou suggestions sur les plans. Les acteurs administratifs sont également invités à donner leur avis. Avec toutes ces informations, nous nous remettons au travail pour poursuivre les recherches. En fin de compte, c'est le Gouvernement flamand qui prendra une décision éclairée en fonction de l'intérêt général. |
| Hengstenberg se fait alors par l'allée déjà existante, ou bien l'intention est-elle de prévoir une sortie à cet endroit également ?   | Ce scénario est également un nœud complet, c'est-à-dire une entrée et une sortie dans les deux sens.  |
| Quelle protection anti-bruit est-il prévu pour limiter l'impact pour les riverains à proximité de la Esdoorenlaan et de la Vlierbeekberg ?  | La nécessité d'installer des barrières anti-bruit sera examinée plus en détail dans le rapport sur les incidences environnementales.  |
| Peut-on nous garantir que l'avenue Dubois ne sera fermé à aucun moment?   | Dans le PESR, nous ne faisons aucune déclaration sur la fermeture des rues ou le sens de la marche. Cela ne change rien au fait que l'utilisation et la disposition de la rue peuvent changer à l'avenir. À ce jour, la fermeture du Duboislaan n'est certainement pas un problème.   |
| Pourquoi vouloir diminuer la capacité de l'av de Tervuren alors qu'il n'y a pas d'alternative: par exemple parking + tram 44.   | Nous examinerons tout en profondeur, une réduction de la capacité ne signifie pas plus d'embouteillages - si cette capacité était inutile. Nous voulons l'étudier en profondeur, le compter et le simuler. Toute solution que nous proposons doit être efficace en termes de mobilité.  |
| Est-il prévu qu'on laissera la circulation dans les 2 sens ou uniquement dans un sens? Si le trafics est réduit sur l'av de Tervuren, n'avez-vous pas peur que le trafics aille sur l'av baron d'huart? | L'idée est que pour chaque alternative possible, nous étudions minutieusement la mobilité, et que notre solution finale soit bonne en termes de mobilité - et de tous les autres impacts.   |
| Les nouveaux viaducs du carrefour Leonard, ne risque-t-ils pas de produire également plus de bruit ?  | Tout sera enquêté. Le réaménagement en profondeur permettra certainement d'améliorer les nuisances sonores.   |
| Les quick wins présentés sur votre site font-ils aussi partie de la consultation publique?  | Les quick wins ne font pas partie de la consultation publique. En fonction des demandes de permis d'environnement, des consultations séparées suivront si nécessaire.   |

|   |   |
|---|---|
| Pourquoi on ne couvre pas l'E 411 et le RO sur toute sa surface aux abords de Groenendaal , Leonard et Jezus-Eik quand le relief le permet. Les transports en commun et les vélos en surface , ce serait The top !!! .        | Nous tiendrons compte de vos commentaires dans la suite du processus.   |
| Dans l'option Esdoornenlaan dans le réaménagement de Jezus-Eik, le trafic venant de l'autoroute vers l'Esdoornenlaan sera-t-il bien fermé ? Il faut à tout prix éviter le trafic de contournement.                            | Dans cette option, l'entrée et la sortie se trouvent dans Esdoornlaan. Nous devons en effet éviter le trafic de transit, c'est un point de départ dans toutes les options.  |
| Ne fermez certainement pas Welriekende c'est une possibilité pour des centaines de véhicules par jour, améliore le trafic des personnes venant de Hoeilaart et du quartier Barbizon.  | Nous tiendrons compte de vos commentaires.  |
| A Groenendaal, avez-vous envisagé de faire une sorte de grand rond-point (avec un trou au centre) et de maintenir les voiries telles qu'aujourd'hui? Ce serait beaucoup moins cher et peut-être efficace.                     | Une alternative de rond-point a été examinée, mais n'a pas été retenue. Les alternatives qui n'ont pas été retenues se trouvent dans l'annexe du note de départ. Et la raison pour laquelle ils n'ont pas été retenus.  |
| Il y aura-t-il une autre session pour les intersections Zaventem & Woluwe St Stevens?   | Cette intersections sont partie du Ring Nord, ici on parle du Ring-Est. Regarder à notre site web <a href="http://www.werkenaandering.be/agenda">www.werkenaandering.be/agenda</a> pour des évènements sur Ring Nord a janvier et février.                                |
| Car notre maison est la seule à ne pas être protégé par le mur, Mr Vasst nous disait en 2019, à la réunion pour le mur sonore, que la régions attendra les travaux pour le carrefour du Quatre Bras. Comment elle sera faite? | L'amélioration de la qualité de vie est repris comme objectif du plan. Dès lors dans l'étude de bruit du 4bras ce point sera adressé.   |
| où je pourrais trouver votre affirmation sur l'étude du bruit? Il y a aussi des maison de Baron d'Huart dans la même situation.   | Il n'y a pas encore d'étude donc votre cas devra encore être étudié. Désolé, nous ne sommes pas en mesure de vous donner plus de réponse concrète à ce moment.  |
| est-ce que nous serons tenus au courant sur l'évolution de cet étude?   | Vous pouvez vous abonner via le site web <a href="https://www.werkenaandering.be/fr/ring-oost">https://www.werkenaandering.be/fr/ring-oost</a> .  |
| Quel est le coût des investissements du gouvernement flamand à Jezus-Eik?   | Nous en sommes encore à un stade très précoce, où nous voulons d'abord définir un projet (c'est-à-dire passer de nombreuses options à une préférence). Ce n'est qu'ensuite que nous examinons le prix de revient et le coût-bénéfice. C'est donc pour la prochaine phase. |

|   |  |
|---|--|
| <p>Carrefour Léonard : en tant que piéton ou cycliste circulant au sein de la forêt de Soignes, davantage de possibilités de traverser le R0 ou le E411 ? (Pour l'instant uniquement possible au niveau de Leemberg, au nord de Notre-Dame-au-Bois, au niveau de la drève du Tambour (voire de Bonne Odeur) et au chemin des Trois Couleurs.)</p>   | <p>Dans la phase finale, tous les joueurs récréatifs peuvent faire tous les mouvements possibles.</p>                          |
| <p>Donc si je comprends bien, c'est possible de passer dans les quatre parties de la forêt en marchant, disons, 300 ou 400 m ?<br/>Actuellement je crois que l'itinéraire le plus court pour une boucle fait plus de 5 km... Ça serait un réel progrès. Un point d'attention : important à mon avis de compacter au maximum le carrefour, aussi bien horizontalement que verticalement. Une transformation en boulevard urbain pourrait être intéressante. Couleurs.</p>  | <p>Merci pour votre contribution</p>   |
| <p>Une remarque plus générale pour les infrastructures cyclables. Premièrement, il faut donner une attention très importante à la qualité et à la régularité du revêtement. Éviter à tout prix les revêtements modulaires du XXe siècle... Deuxièmement, il faut prévoir une largeur suffisante pour accommoder le trafic cyclable de 2050, pas celui de 2020. La norme de 4 m pour une bidirectionnelle (je crois) deviendra vite trop peu ambitieuse si le trafic cyclable s'intensifie. Il convient en tout cas de la respecter strictement et d'éviter les goulots d'étranglement provoqués par du mobilier urbain ou autre. J'imagine que vous en avez conscience, mais je me permets d'insister sur ces points :)</p> | <p>Merci pour les conseils</p>   |
| <p>Le projet impliquera-t-il des expropriations, ou achats (préemptions) dans les zones impactées ? Y a-t-il des pré-accords avec les communes à ce sujet?</p>  | <p>Des expropriations pourraient suivre, mais cela fera partie de l'enquête ultérieure. Nous ne le savons pas aujourd'hui.</p> |

# Compte-rendu des séances de participation

**Date :** 13/12/2021  
**Présents :** De Werkvennootschap ;  
Département Environnement  
Groupe d'étude Environnement  
Mint NV  
Antea Group  
D+A

---

## Ordre du jour

### Déroulement de la séance de participation – PESR abordés

- **Lundi 13/12/2021 – PESR Groenendael et PESR Notre-Dame-au-Bois – session en néerlandais**

---

## Compte-rendu

### 1. Contexte et déroulement des séances de participation

Le 8 octobre 2021, le Gouvernement flamand a approuvé les notes de départ et processuelles pour les 4 procédures PESR d'optimisation/réorganisation des carrefours Quatre Bras, Léonard, Groenendael et Notre-Dame-au-Bois. La consultation publique a lieu du 16 novembre 2021 au 14 janvier 2022 inclus. Trois séances de participation publique en ligne<sup>1</sup> ont été organisées :

- Lundi 13 décembre 2021 de 19h à 21h30
- Mardi 14 décembre 2021 de 19h à 21h30
- Mercredi 15 décembre 2021 de 19h à 21h30

---

<sup>1</sup> En ligne en raison des mesures Covid-19

Pour ces séances de participation, la méthode des sessions d'information en ligne (via Teams) a été appliquée. Une chatbox a été mise à disposition où les participants pouvaient communiquer en permanence avec les experts du Département Environnement, De Werkvennootschap et les bureaux d'études. Les questions pouvaient être posées librement et étaient traitées immédiatement dans la chatbox autant que possible pendant la session d'information. À la suite des explications des experts, diverses questions ont été expliquées oralement à tous les participants en ligne.

Les trois séances de participation ont commencé par un mot de bienvenue et une première explication introductive donnée par De Werkvennootschap. Cela a été suivi d'une explication de De Werkvennootschap concernant la trajectoire à suivre par les quatre PESR distincts : PESR Groenendael, PESR Notre-Dame-au-Bois, PESR Quatre Bras et PESR Léonard. Le groupe d'étude Environnement a donné une explication des notes de départ et processuelles, en zoomant sur les différents objectifs (principaux) du plan. Par la suite, Antea Group a expliqué l'évaluation environnementale au niveau du plan (RIE du plan). Enfin, le processus des quatre PESR distincts a été discuté par le Département Environnement. Les PESR sont maintenant dans la phase de note de départ. Les rondes publiques de participation et consultative se poursuivront jusqu'au 14 janvier 2022.

Ce compte-rendu donne une synthèse de toutes les idées, suggestions et remarques formulées verbalement et par écrit lors des séances de participation, tels qu'affichées dans la chatbox de la séance en ligne. Aucun traitement des questions et réponses n'est inclus dans le compte-rendu. Ce traitement aura lieu dans la phase suivante, lorsque la note d'orientation sera rédigée et que la note processuelle sera complétée par l'équipe Planification.

Il n'est ni obligatoire ni usuel actuellement que les personnes qui ont formulé un commentaire reçoivent une réponse individuelle de la part de l'équipe Planification, les informant de la manière dont les idées, remarques et suggestions formulées ont été prises en compte. Il est d'usage courant que tous les avis, remarques et objections sur un sujet spécifique soient traités globalement dans la note d'orientation. La note d'orientation est publiée sur le site Web et fait, ensuite, également partie intégrante du PESR qui est soumis à enquête publique.

## 2. Lundi 13 décembre – PESR Groenendael et PESR Notre-Dame-au-Bois

### 2.1. NOMBRE DE PARTICIPANTS À LA SÉANCE D'INFORMATION : 264

### 2.2. SYNTHÈSE DES IDÉES, REMARQUES ET SUGGESTIONS :

| Objet  | Idée, remarque, suggestion  | Nombre de personnes qui ont formulé l'idée, la remarque ou la suggestion |
|--|---|--|
| Questions informatives ou prises de position | Puis-je atteindre facilement mes destinations après l'achèvement des travaux au moyen de désenclavements existants ou prévus (notamment en voiture) ?   | 7  |
|  | Les comptages de trafic pourraient-ils donner une image erronée en raison des mesures Covid ou des travaux sur les routes d'entrée et de sortie voisines (c'est-à-dire moins/plus de trafic que la normale) ? | 3  |
|  | Les désenclavements existants resteront-ils suffisamment utilisables pendant les travaux (c.-à-d. fermer un maximum d'une entrée/sortie à la fois) ?  | 3  |
|  | Pendant combien de temps certaines routes resteront-elles fermées ?   | 1  |
|  | À quoi ressemblent les aménagements des routes et leurs capacités ?   | 25   |
|  | Que signifie une coupe conditionnelle ?   | 1  |
|  | La Croix-Rouge peut-elle être informée des routes qui pourraient être fermées (temporairement) dans le cadre des travaux prévus ?   | 1  |
|  | Actuellement, les camions bloquent toute l'intersection lorsque l'on circule de la chaussée de Groenendael vers Waterloo.   | 1  |
|  | Actuellement, le trottoir est utilisé comme rue cyclable.   | 1  |
| Objectif du plan                             | Pourriez-vous faire de Drève de Bonne Odeur une rue cyclable ?  | 1  |
|  | La partie où le Vlierbeekberg s'écarte de la E411 peut-elle être convertie en forêt ?   | 1  |
| Intentions du plan                           | La proposition de plan désavantage les résidents locaux au profit des flux de trafic  | 3  |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | supra-locaux.   |   |
|   | Fermer le petit échangeur près de la rue Frans Verbeek n'a aucun sens.  | 1 |
|   | Il est irresponsable de ne pas prévoir un trottoir séparé pour les piétons le long de la véloroute.   | 1 |
|   | Quelle est la valeur ajoutée de faire passer la chaussée de La Hulpe sous la voie ferrée ?  | 1 |
|   | Pourquoi la rampe d'accès à Notre-Dame-au-Bois est-elle déplacée ?  | 1 |
|   | Tient-on suffisamment compte des besoins des personnes à mobilité réduite ?   | 1 |
|   | La proposition de plan rendra impossible la circulation des camions vers Hoeilaart.   | 1 |
|   | Pourquoi aucun complexe d'entrée et de sortie n'est-il prévu au niveau de la rue Frans Verbeek ?  | 1 |
|   | En ce qui concerne Groenendael, pourquoi pas un grand rond-point sans feux de circulation ?   | 1 |
| Alternatives                            | Un aménagement près de l'Esdoornenlaan aurait un impact sur les travaux prévus par la commune et sur la véloroute F204. Est-ce encore un scénario réaliste ans ce cas ? | 1 |
|   | Préférence pour l'alternative 1 concernant Notre-Dame-au-Bois   | 1 |
|   | De nouvelles alternatives peuvent-elles encore être envisagées ?  | 1 |
|   | Quelle variante est la plus probable ?  | 1 |
|   | Une seule alternative sera-t-elle finalement retenue ?  | 1 |
| Déroulement du processus et méthode     | La période de soumission des réactions ne peut-elle pas être prolongée ?  | 1 |
|   | Le format des séances d'information est insuffisant (c'est-à-dire uniquement une courte explication via Teams).   | 1 |
|   | Pendant la séance d'information, pourquoi les gens ne pouvaient-ils pas suivre les questions des autres participants ?  | 1 |
|   | Existe-t-il une coordination avec les autres autorités (RBC/Wallonie ou commune) ?  | 3 |
|   | En 2009, un grand nombre de résidents ont soumis un formulaire de participation, qu'en a-t-on fait ?  | 2 |
| Portée de l'évaluation environnementale | Faut-il s'attendre à une augmentation du trafic (de contournement) sur certains tronçons en raison des travaux prévus ?   | 2 |



|  |  |   |
|--|--|---|
|  | Les murs antibruit peuvent-ils être installés à partir de l'endroit où le Vlierbeekberg s'écarte de la E411 au lieu de la maison n° 78 ? | 1 |
|  | Peut-on accorder plus d'attention à la traversée de la faune (c'est-à-dire l'écoduc) ?   | 2 |
|  | Où peut-on avoir accès aux évaluations des incidences sur l'environnement et sont-elles complètes ?                                      | 1 |
|  | Comment le drainage (temporaire) affecte-t-il les conditions du sol et les maisons adjacentes ?  | 1 |
|  | La proposition de plan entraînera des nuisances sonores à proximité des quartiers résidentiels.  | 1 |

| Contenu résumé de des réactions de participation  | Traitement dans la note d'orientation / note de processuelle   |
|---|--|
| <p>Qu'advient-il de la drève de Bonne Odeur ? Est la seule route valable pour le trafic automobile en provenance du quartier de Barbizon</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'accès au Ring (au niveau du tunnel cyclable) pour les voitures - doit rester pour les habitants du quartier de Barbizon - est-ce le cas ?</li> <li>- Des compteurs de trafic ont été placés à divers endroits du quartier de Barbizon (et autres). Quel en est le but ? Avec les règles Covid-19, le trafic sur la drève de Bonne Odeur et ses abords a fortement diminué (il n'y a plus de trafic de contournement)</li> </ul> | <p>Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.</p> <p>Les travaux du tunnel cyclable sous le R0 ont commencé. Certaines parties du réseau routier seront fermées pendant les différentes phases de chantier.</p> <p>Nous voulons l'utiliser pour connaître l'impact de la fermeture de la drève de Bonne Odeur. En testant déjà l'impact sur les quartiers environnants, on peut étudier quelles mesures supplémentaires seraient nécessaires si à terme (après l'élaboration des PESR) il était décidé de fermer la drève de Bonne Odeur du R0 et ainsi d'améliorer la sécurité routière, mais aussi pour empêcher le trafic de contournement. Les phases de chantier changeront régulièrement pendant les travaux, et nous essaierons de connaître l'impact de la mobilité pour chaque phase avec des comptages du trafic.</p> |
| <p>Question générale sur les travaux autour du périphérique Est : l'entrée Drève de Bonne Odeur rouvrira-t-elle avec certitude fin 2022, et les futurs travaux seront-ils coordonnés de manière à ce qu'au maximum 1 entrée/sortie soit fermée à la fois ? (Groenendael</p>   | <p>Les travaux du tunnel cyclable ont en effet commencé. Pendant les travaux, il y aura des périodes où la circulation sera fermée depuis et vers le R0. Après les travaux, il ne sera plus possible de conduire de la drève de Bonne Odeur vers Léonard. Il n'est plus possible de conduire jusqu'à la rue Terblock, ni de</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p>- Notre-Dame-au-Bois - Welriekende/Bonne Odeur)</p>  | <p>conduire du R0 à la drève de Bonne Odeur. Le trafic en provenance du R0 devrait passer par Léonard en direction de l'E411 et de Notre-Dame-au-Bois pour entrer dans la drève de Bonne Odeur par l'autre côté.</p> <p>Les travaux sont en effet examinés comme un tout. Notre équipe Minder Hinder (Réduction des nuisances) veille à ce que l'impact d'un chantier ne cause pas de problèmes à un autre chantier.</p>  |
| <p>Cela n'a aucun sens de fermer définitivement le petit échangeur au niveau de la rue Frans Verbeek. Tout le trafic en provenance de Hoeilaart, Ten Trappen, Nieuwland, Zavelborre, Overijse Centrum et Huldenberg souhaitant rejoindre Bruxelles devra utiliser la N4 pour rejoindre l'E411. Tout ce trafic va augmenter la congestion sur la N4. Le fait que si peu d'échangeurs soient admis sur une autoroute n'a aucun sens dans la situation actuelle. Tout ce trafic supplémentaire sur la N4 va également provoquer des accidents.</p> | <p>C'est en fait déjà en partie le cas dans la situation actuelle. L'optimisation des nœuds est un élément important pour éviter le trafic de contournement dans les centres. Les communes sont également favorables à ce que l'on connaisse d'abord les effets avec des nœuds optimisés et que l'on examine ensuite si les rampes d'accès intermédiaires (dangereuses) peuvent être conservées.</p> <p>Toutefois, dans le contexte de la sécurité sur les grands axes européens, il convient de tenir compte de la manière dont le réseau routier secondaire se raccorde aux autoroutes ainsi que des emplacements de ces jonctions. Cette étude est en cours et sera élaborée plus en détail dans les mois à venir.</p> |
| <p>Apparemment, il y aura des panneaux anti-bruit le long de la E411 et de la véloroute F204, mais seulement à partir du numéro 78 sur Nieuwland, mais j'aurais aimé qu'ils soient installés à l'endroit où le Vlierbeekberg s'écarte de la E411 pour éviter les nuisances sonores pour les habitants des quartiers Vlierbeekberg 142, 140 et 134 et Nieuwland 86 à 80. Cela comprend également des résidents qui vivaient déjà ici avant la construction de l'autoroute. Est-ce possible ? À partir d'où y aura-t-il des écrans ?</p>          | <p>Il y aura des écrans pour protéger la véloroute de l'E411. La forme qu'ils prendront reste à déterminer.</p> <p>Un plan sera établi avec les indications correctes.</p>  |
| <p>Je vis juste entre les 2 zones... Je suis un cycliste, un promeneur et un automobiliste. Pourquoi ai-je l'impression d'être sérieusement désavantagé en tant qu'automobiliste ? Pourquoi les résidents locaux sont-ils désavantagés par les ajustements pour le trafic général ?</p>   | <p>Les adaptations que nous pouvons faire à court terme sont des travaux qui ne nécessitent pas de changement de destination. La construction de véloroutes constitue un projet valorisant à cet égard. La rédaction des PESR fournit un cadre juridique de l'utilisation des terres. Cela est nécessaire pour déterminer quel espace peut être occupé, par exemple par des voitures. Toutefois, sachez que d'autres parties souhaitent également utiliser cet espace : La forêt de Soignes est une zone verte et récréative importante qui doit absolument être préservée et renforcée. Il sera donc difficile d'occuper un espace</p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | supplémentaire (pour le trafic routier). Cependant, avec l'élaboration des PESR, nous allons également étudier comment améliorer la circulation automobile. Tout cela dans le but d'améliorer la qualité de vie des résidents du point de vue de la circulation. De cette façon, nous voulons augmenter la sécurité routière, éliminer le trafic de contournement... Ces alternatives seront examinées plus en détail dans les mois à venir.  |
| La rampe d'accès de Hoeilaart restera-t-elle ouverte après les travaux à la rampe cyclable ?  |   |
| Le long du Vlierbeekberg, il y aura la F 204, que je soutiens, mais il n'y aura plus de chemin piétonnier, et il est irresponsable de faire circuler les piétons sur une véloroute. Quelle solution proposez-vous ? | Les piétons sont toujours autorisés à emprunter la piste cyclable. La piste cyclable est suffisamment large pour permettre l'accès des piétons. Il y a également un espace pour les piétons sur l'accotement.   |
| Si vous raccordez la chaussée de la Hulpe à la chaussée de Groenendael, vous allez provoquer une congestion à cet endroit, n'est-ce pas ?   |   |
| En quoi deux bandes amélioreraient-elles la circulation par rapport aux trois bandes existantes (Groenendael, Hoeilaart et La Hulpe) ????   |   |
| S'il n'est plus possible de rouler le long de la rue Terblock depuis le centre de Hoeilaart, ne vous attendez-vous pas à une augmentation du trafic de contournement pour se rendre à la drève de Bonne Odeur ?     | La rue Terblock pourra toujours être utilisée pour se rendre depuis le R0 à Hoeilaart et vice versa. Il ne sera plus possible d'entrer dans la drève de Bonne Odeur depuis le R0 ou la rue Terblock.<br>Nous ne nous attendons pas à cette augmentation du trafic de contournement. Afin de suivre l'évolution des flux de trafic, différents comptages du trafic seront organisés à Hoeilaart lors des travaux du tunnel cyclable. Ceux-ci donneront une vision des flux de trafic que nous attendons à long terme. De cette façon, nous essayons d'estimer à l'avance quels seront les effets sur le trafic et nous pouvons déjà les absorber en prenant des mesures sur le réseau routier sous-jacent (hors autoroutes) si nécessaire. |
| À Groenendael : comment l'avenue Dubois est-elle reliée : est-ce par un rond-point ? Ensuite, on est à l'arrêt du centre de   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.   |

|  |  |
|--|--|
| Hoeilaart, car il y a tellement de trafic venant de La Hulpe qu'on ne passera jamais par là..  |  |
| Est-ce que je peux encore rouler en direction de Waterloo, je dois aller à Waterloo, mais il y aura du trafic du Ring de Zaventem vers l'avenue Dubois et du trafic de Boitsfort vers Tervueren, qui restera le même qu'actuellement ? ...   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Notre-Dame-au-Bois : alternative 1 - Pourquoi les locaux devraient-ils être punis et se voir imposer toutes ces difficultés pour se rendre à Bruxelles ?   | Nous n'avons certainement pas l'intention de « punir » certains groupes, nous voulons fournir un projet où l'accessibilité pour tous et la qualité de vie pour tous - et en particulier les résidents locaux - s'améliorent. Cela fait partie des objectifs du plan de ce processus.   |
| Notre-Dame-au-Bois : comment le trafic sera-t-il géré sur la chaussée de Bruxelles ?   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Une question sur Notre-Dame-au-Bois : dans certains scénarios, il est question d'une « coupe » de l'Esdoornlaan et/ou de la Brabantlaan, par exemple. Comment se fera la liaison entre la Vuurgatstraat et la chaussée de Bruxelles dans ces scénarios ? Je ne peux pas très bien imaginer comment une telle coupe conditionnelle devrait fonctionner ? Cette mesure est-elle appliquée de manière permanente si l'on constate qu'il y a trop de trafic de contournement ? Ou par le biais de panneaux interactifs (par exemple, uniquement pendant les heures de pointe...) ? | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.<br><br>S'il s'avère qu'il y a du trafic de contournement, la coupe deviendra permanente.   |
| Notre-Dame-au-Bois : mobilité pour les résidents d'Ijsebos, Esdoornlaan. Comment pouvons-nous accéder aux magasins situés le long de la N4 et/ou de la E411 si l'Esdoornlaan et la Brabantlaan sont toutes deux coupées ?  | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Je ne vois pas la faune. Ne pourrait-on pas avoir plus de facilités pour le passage des animaux ? Comme l'écoduc prévu à l'intersection de Groenendael   | Le livre de projet identifie une liaison verte entre Notre-Dame-au-Bois et le carrefour Léonard. Cette liaison n'a pas été choisie comme une solution rapide, mais elle fait toujours partie de la vision du R0 Est. L'inclusion dans le PESR n'est pas nécessaire car une liaison écologique dans les zones naturelles ne nécessite pas de changement de destination. |

|   |  |
|---|--|
| <p>Quelle est la « véritable » valeur ajoutée et la simplification visant à faire passer la chaussée de La Hulpe sous la voie ferrée ? Cela semble être une simplification des conditions de circulation. Mais il faut dessiner les plans avec tous les feux de circulation. Ensuite, il s'avère que ce n'est pas plus facile. Il y a maintenant 12 feux de circulation au carrefour de Groenendael. Après les travaux, ce serait 14 feux de circulation. Les temps d'attente totaux au total resteraient également les mêmes.</p> <p>Je ne suis donc pas convaincu que ce tunnel coûteux résoudra grand-chose.</p> <p>Avez-vous calculé la durée des embouteillages pendant l'heure de pointe du matin pour chaque voie d'accès. En tenant compte éventuellement de la fermeture de l'entrée Welriekende/Bonne Odeur.</p> <p>Quels feux allez-vous pouvoir annuler. Je n'en vois qu'un, celui-ci de la chaussée de La Hulpe avec le carrefour. Les autres restent. Trois feux seront ajoutés à la nouvelle intersection chaussée de La Hulpe et chaussée de Groenendael.</p> <p>Les sas restent les mêmes. Un de plus s'ajoute. Entre la gare et le carrefour.</p> | <p>Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.</p> <p>La possibilité de fermer l'entrée drève de Bonne Odeur après la construction complète est également à l'étude. Rendre le carrefour compact fonctionnera avec moins de feux et une vitesse de développement plus élevée.</p>                  |
| <p>Est-ce que la F214 longe le Vlierbeekberg ou la N4...</p>  | <p>Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.</p>   |
| <p>Pourriez-vous faire de Drève de Bonne Odeur une rue cyclable ?</p>   | <p>C'est une bonne proposition. Du côté de Notre-Dame-au-Bois, nous souhaitons le faire à court terme. Ainsi, le trafic automobile passerait davantage par la Sparrenlaan. Avec les deux côtés de la Drève de Bonne Odeur aménagés de manière alternative, nous espérons être déjà proches d'une rue cyclable. Mais nous allons certainement prendre cette proposition dans le processus de suivi.</p> |
| <p>L'intention est-elle d'aborder les travaux nœud par nœud ou pourrait-il y avoir des travaux sur plusieurs nœuds en même temps</p>  | <p>Il est possible de travailler sur plusieurs nœuds en même temps. Notre équipe Minder Hinder veille à ce que les éventuelles nuisances d'un chantier n'aient</p>   |

|   |   |
|---|---|
| ?   | pas d'impact sur un autre. Si cet impact ne peut être évité, les travaux seront échelonnés dans le temps.   |
| Si le flux de trafic augmente, cela entraînera automatiquement une réduction du trafic de contournement - ici maintenant à Hoeilaart/Overijse, mais aussi autour de l'ensemble du R0. Avez-vous une idée du pourcentage de trafic « plus fluide » que les travaux apporteraient ? | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées. Il a également été indiqué que des recherches supplémentaires suivront.   |
| Jusqu'à quand la N275 restera-t-elle fermée ?   | Ce sont des travaux de l'Agence des Routes et de la Circulation (AWV - Agentschap Wegen en Verkeer). S'il fait beau, ceux-ci devraient normalement être terminés en février.  |
| Un aménagement près de l'Esdoornenlaan aurait un impact sur les travaux prévus par la commune et sur la véloroute F204. Est-ce encore un scénario réaliste ans ce cas ?   | La F204 et l'éventuel complexe de connexion Esdoornenlaan ne se chevauchent pas. La mise en œuvre du complexe Notre-Dame-au-Bois aura lieu au plus tôt dans cinq ans. On ne peut donc pas exclure un chevauchement avec d'autres travaux, mais cela ne doit pas guider le choix entre les variantes. Les effets de l'EIE sont co-déterminants.                                  |
| Comment les plans de Notre-Dame-au-Bois affecteront-ils le trafic sur la chaussée de Bruxelles ? Nous habitons près du Delhaize et nous subissons déjà de nombreux désagréments en nous rendant, par exemple, à la gare de Groenendael ou de Hermann-Debroux.                     | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.   |
| La partie où le Vlierbeekberg s'écarte de la E411 et où il y a actuellement de l'agriculture peut-elle être convertie en forêt ?  | La réaffectation en zone boisée est à l'étude dans le cadre du processus de planification. Les propositions effectives de réaffectation feront partie du projet de PESR qui sera provisoirement fixé par le gouvernement flamand, puis soumis à nouveau à enquête publique.   |
| Y a-t-il une coordination avec les deux autres régions ?  | Dans sa décision sur la note de départ, le gouvernement flamand a inclus un point de décision pour initier les concertations nécessaires avec les autres régions. Les administrations des autres régions sont également associées à la consultation des acteurs dans chaque cas. La note de processus accompagnant la note de départ traite de cette structure de concertation. |
| Les plans antérieurs prévoyaient également un écoduc juste avant Léonard. Cette option n'est-elle plus retenue ?  | Le livre de projet identifie une liaison verte entre Notre-Dame-au-Bois et le carrefour Léonard. Cette liaison n'a pas été choisie comme quick win, mais elle fait toujours partie de la vision du R0 Est. L'inclusion dans le PESR n'est pas   |

|   |  |
|---|--|
|   | nécessaire car une liaison écologique dans les zones naturelles ne nécessite pas de changement de destination.   |
| Existe-t-il de larges pistes cyclables macadamisées pour les cyclistes ? Avec connexion à l'avenue Dubois ?   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Va-t-on refaire les ponts qui viennent d'être construits par la SNCB lors de l'aménagement des 3e et 4e voies ? Ou des tunnels ? Pour le pont, je voulais dire le pont démoli entre Hengstenberg et Vlierbeekberg.  | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| De quelle manière le trafic entre Overijse (partie Notre-Dame-au-Bois) et Hoeilaart est-il pris en compte si la Brabantlaan/Esdoornlaan est interrompue dans les plans actuels de l'échangeur de Notre-Dame-au-Bois, où l'échangeur est complètement déplacé.   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Il y a 6 ans, l'agence des routes et de la circulation a pris la décision de rénover complètement la rampe d'accès à Notre-Dame-au-Bois, elle avait un accord pour le faire à la Brabantlaan mais a décidé à l'époque de rénover à Notre-Dame-au-Bois de toute façon, pourquoi changer l'emplacement de la rampe maintenant ? | En effet, l'étude d'un nouvel échangeur de la Brabantlaan a été lancée plus tôt sur la base d'une étude de l'aménagement de 2005. Après un certain temps, cette étude a été interrompue car il est apparu que les questions devaient être abordées dans un cadre plus large. En 2019, le livre de projet a été élaboré, mettant à jour cette étude de l'aménagement et développant une vision pour une zone beaucoup plus large, à savoir le R0 Est. Plusieurs alternatives ont émergé de cette étude. Nous aimerions également explorer autant d'alternatives que possible dans l'EIE afin de pouvoir faire un choix éclairé pour l'une des solutions à l'avenir. |
| Où peut-on consulter les rapports sur les incidences environnementales ? Je souhaiterais également obtenir des informations sur la pollution du sol à la chaussée de Bruxelles et l'impact sur les ressources en eau... captage De Decker   | Les effets environnementaux ne sont pas encore consultables. La note de départ (et plus tard la note d'orientation) fournit la méthodologie qui est utilisée pour effectuer l'évaluation environnementale. Le rapport d'incidences environnementales fera partie du PESR et sera donc consultable lors de l'enquête publique du projet de PESR.  |
| Qu'en est-il du drainage et de l'impact sur la maison et le dessèchement du sol De Decker ?   | Les impacts sur le sol et l'eau seront pris en compte au niveau du plan. L'aspect du drainage sera également pris en compte, mais uniquement au niveau du plan. Au niveau du projet, lors de la demande de permis d'environnement, ces   |

|  |   |
|--|---|
|  | aspects seront examinés plus en détail.   |
| En 2009, nous avons également reçu des formulaires de participation transmis par un grand nombre de résidents. Il semble que nos remarques n'aient pas (encore) été examinées. Jusqu'où est-il réaliste d'envisager de nouvelles alternatives ? Il semble qu'un choix/préférence ait déjà été fait ?   | Il n'y a certainement pas encore de choix entre les alternatives. Toutes les alternatives seront évaluées de manière égale, après quoi tous les résultats des études (étude conceptuelle / évaluation environnementale) seront pesés et un choix raisonné pourra être fait.   |
| Les voitures sont-elles toujours autorisées dans la drève de Bonne Odeur ?   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.   |
| Déplacement du bruit et des nuisances d'un centre de village inhabité vers une zone résidentielle<br>Depuis plus de 100 ans, les résidents sont conscients de ce qu'il y a. Les personnes venant des Ardennes ou s'y rendant ont Notre-Dame-au-Bois en mémoire pour faire une halte puis poursuivre leur route. Pourquoi déplacer cela vers des zones résidentielles qui ne sont pas demandeuses ? | Ces impacts sont examinés et pris en compte dans l'EIE. (déplacement du bruit et des nuisances d'un centre de village inhabité vers une zone résidentielle). Le plan est élaboré pour améliorer la qualité de vie de Notre-Dame-au-Bois. Un grand nombre d'alternatives sont examinées dans ce contexte. Il s'agit d'alternatives d'aménagement, où l'on examine si le carrefour existant peut être amélioré, ou d'alternatives d'emplacement, où le carrefour est effectivement déplacé. Toutes ces alternatives seront évaluées de la même manière dans l'évaluation environnementale afin que le gouvernement flamand puisse prendre une décision éclairée sur la manière de réorganiser la jonction Notre-Dame-au-Bois. |
| En ce qui concerne les personnes à mobilité réduite, nous constatons généralement qu'il n'en est pas tenu compte. Des distances beaucoup trop grandes  | L'accessibilité sous toutes ses formes est certes prise en compte.  |
| Quelle variante vous semble la plus probable à l'heure actuelle ?  | Actuellement, nous n'avons pas de préférence et nous examinons toutes les alternatives comme équivalentes. C'est ainsi que le veut la procédure.  |
| Le tunnel très étroit sous la gare de Groenendael sera-t-il élargi à 2 ou 4 voies ? et cela avant qu'il n'y ait une interruption de la chaussée de La Hulpe ?  | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.   |
| Les services d'urgence pourront-ils passer pendant les travaux ? Surtout sur la chaussée de Bruxelles.   | Pour tous nos chantiers, nous avons une politique de moindre nuisance, il y a donc des alternatives. Pour les services d'urgence, nous avons une concertation et une coordination spécifiques afin qu'ils puissent faire leur travail à tout moment. Cette concertation existe avec les zones d'incendie, les nombreux hôpitaux, les zones de police, etc. des deux régions. Les services d'urgence   |



|  |  |
|--|--|
|  | doivent, bien entendu, pouvoir continuer à faire leur travail.   |
| La Croix-Rouge peut-elle également en être informée ?  | Bien entendu, si un acteur venait à manquer à cette concertation, nous souhaiterions en connaître les coordonnées (personne de contact, e-mail et/ou téléphone, etc.).   |
| Le déplacement du complexe d'entrée/sortie de Notre-Dame-au-Bois vers la Esdoornlaan/Brabantlaan ne va-t-il pas provoquer encore plus de trafic sur la chaussée de Bruxelles ?   | La réponse à cette question viendra de l'évaluation environnementale. Dans la discipline de la mobilité, les effets du déplacement du complexe d'entrée/sortie seront examinés à l'aide du modèle de trafic.   |
| Si le trafic est maintenant déplacé vers le Vlierbeekberg, il sera impossible pour les camions de se rendre à Hoeilaart.<br>Le Vlierbeekberg lui-même est trop étroit/raide.<br>La Duizendbladlaan n'est absolument pas prévue pour le trafic de poids lourds. | Ces effets seront étudiés plus avant. L'intention est en effet de canaliser le moins de trafic possible à travers les zones résidentielles. La liaison entre Hoeilaart et la N4 chaussée de Bruxelles doit être surveillée. Le pont de Notre-Dame-au-Bois sera conservé, même s'il n'y a plus de liaison avec la E411 à cet endroit. Au sud, le complexe Maleizen devra également gérer le trafic. |
| Pour Notre-Dame-au-Bois, 2 fois 4 alternatives sont proposées.<br>L'intention est-elle de choisir une solution dans chaque série de 4 (donc deux au total), ou une solution parmi les 8 ?  | L'intention est de choisir finalement une alternative parmi les 8. Tout d'abord, les alternatives seront examinées plus en détail (y compris dans l'étude des incidences sur l'environnement). À partir de là, nous allons peser le pour et le contre et trancher.   |
| Si un camion doit rouler de la chaussée de Groenendael à Waterloo aujourd'hui, il bloquera tout le carrefour...  | La solution à ce carrefour réside dans la suppression des sas courts. Cela devrait également fournir une solution pour les camions. Cela sera bien sûr conçu plus en détail.   |
| Le trottoir est utilisé comme rue cyclable (fietsstraat)   | Ce n'est bien sûr pas l'intention, l'application des règles de circulation reste importante et une tâche de la police.   |
| Mais Dubois n'est connecté que d'un côté du Ring. Pont côté Waterloo disparaît ?   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Proposition d'utiliser des feux de circulation intelligents comme aux Pays-Bas ? S'il n'y a pas de trafic, le feu passe au vert ?  | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Le tunnel très étroit sous la gare de Groenendael sera-t-il élargi ?   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Notre-Dame-au-Bois Mobilité : la Vuurgatstraat et le pont existant seront utilisés pour accéder à la N4, au Colruyt etc. Est-ce correct ?  | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Les itinéraires cyclables ne sont pas balisés, quid du tunnel cyclable sous la voie ferrée ? Croise-t-il le tunnel automobile ?  | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |

|  |  |
|--|--|
| <p>Comment envisagez-vous la réduction de la circulation dans la Esdoornlaan ? Parfois, ça ressemble à une « chaussée de Bruxelles ».</p>  | <p>Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.</p>   |
| <p>Lorsque vous vous adresserez à la commune, demandez-leur également quels sont les projets de nouveaux logements... Ils soutiennent un promoteur qui souhaite construire 93 appartements dans le centre et ils ont des projets dans les tiroirs.</p>   | <p>Les permis d'environnement, par exemple pour les nouveaux logements, sont une compétence communale. Bien entendu, il est important de tenir compte de ces évolutions lorsqu'on examine les effets de la mobilité.</p>   |
| <p>Jonction de Notre-Dame-au-Bois : Comment se passe la coopération avec Auderghem puisque la sortie de Notre-Dame-au-Bois se trouve sur leur territoire ? Ont-ils un droit de décision dans ce domaine ?</p>  | <p>Le PESR se situera uniquement sur le territoire de la Flandre. En effet, il s'agit d'un plan qui sera approuvé par le gouvernement flamand. Dans les différentes alternatives pour Notre-Dame-au-Bois, cette entrée depuis Bruxelles est soit conservée telle qu'elle est aujourd'hui, ne nécessitant donc pas de PESR, soit déplacée vers un nouvel emplacement sur le territoire flamand, permettant ainsi son inclusion dans le PESR.</p>  |
| <p>Des comptages de la circulation ont-ils lieu actuellement sur la chaussée de Bruxelles en direction de Léonard ? Je pose la question parce qu'une grande partie du trafic est actuellement déviée vers Notre-Dame-au-Bois en raison des travaux de la Drève de Bonne Odeur.</p>   | <p>Aucun nouveau comptage n'est prévu sur la chaussée de Bruxelles. Un comptage a bien lieu sur la Vuurgatstraat. Nous soulèverons ce point lors de notre consultation avec la commune de Hoeilaart. Si cela est utile, nous pouvons étendre les futurs points de comptage avec un point de comptage comme vous le suggérez maintenant.</p>  |
| <p>Le trafic qui ne pourra plus passer par la drève de Bonne Odeur depuis le R0 passera par la rue Terblock et traversera Hoeilaart vers Notre-Dame-au-Bois</p>  | <p>Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.</p>   |
| <p>La période de soumission des réactions ne peut-elle pas être prolongée ?<br/>         Dans les premiers jours de la crise du coronavirus, cela a été fait. Les explications que vous avez données par ce canal numérique sont vraiment minimales.<br/>         Réduire 4 séances de participation publique à 2 sessions numériques est insuffisant. Aucun dialogue réel ne peut avoir lieu. Cette session n'est pas enregistrée alors que les séances d'information précédentes l'ont été. C'est très regrettable pour les citoyens ayant moins de connaissances technologiques ou de</p> | <p>Selon les exigences légales, nous devons organiser une séance, nous essayons de mettre en place une participation maximale, mais vous comprenez qu'à cause des règles Covid, c'est difficile, en plus de cela nous avons tout le matériel de communication et le site web, donc nous misons très fort sur l'information suivie de la participation. Toutes ces vidéos, par exemple, se trouvent également sur le site web. La prolongation de la période de participation publique répondait à une décision politique et exécutive, et il n'y en a pas pour le moment. La période de participation publique se poursuit donc jusqu'au 14 janvier.</p> |

|   |  |
|---|--|
| temps.  |  |
| Quelles sont les prévisions concernant l'augmentation du trafic sur le Vlierbeekberg (quartier Nieuwland), la vitesse y étant généralement supérieure à la vitesse autorisée ?            |  |
| Toutes les alternatives de sites vont changer l'intensité du trafic. Comment cela se passe-t-il et comment cela est-il cartographié ?   | Cet aspect est effectivement examiné au niveau des régions de transport dans les modèles de trafic (au niveau provincial). Toutes les alternatives sont examinées et comparées, et ce, tant à l'échelle macro que micro.   |
| Pourquoi pas de complexe d'entrée et de sortie au niveau de la rue Frans Verbeeck ?   | Cette fonction de passage n'est pas aussi importante que sur la chaussée de Bruxelles, et elle est physiquement plus difficile à réaliser et plus courte près d'une zone résidentielle ; c'est également fort court du côté de Maleizen, ce qui pose un problème pour les mouvements d'entrecroisement.  |
| Des comptages ont-ils été effectués et en dehors de la période Covid ? La nouvelle intersection ne causera-t-elle pas des embouteillages supplémentaires ? Combien y aura-t-il de voies ? | Oui. Des comptages à grande échelle et étalés dans le temps et dans l'espace. Une explication plus détaillée sera donnée sur les bandes de circulation, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| À propos de la gestion du trafic à Hoeilaart – tout ce qui concerne Groenendael ne causera-t-il aucun inconvénient à Hoeilaart ?  | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Au départ de Waterloo pour aller en voiture à Rhode-Saint-Genèse et Uccle ? Quel itinéraire ?   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Pourquoi pas un grand rond-point sans feux de circulation ?   | Plusieurs alternatives ont déjà été écrites à une échelle macro et micro, comme le rond-point. Sur un rond-point, on ne peut pas diriger les flux de circulation, donc on n'a pas d'impact sur les endroits où se produisent les embouteillages ; le R0 doit remplir sa fonction de flux de circulation au niveau européen, donc il faut pouvoir intervenir avec des feux si nécessaire ; de plus, l'espace est limité pour planifier un rond-point (forêt de Soignes et voie ferrée). |
| en lien avec l'actuel chantier de la drève de Bonne Odeur. Depuis le R0, plus possible vers la drève ?  | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |
| Une entrée plus longue et sûre vers Waterloo sera-t-elle prévue à Groenendael ?   | Une explication plus détaillée a été donnée lors de la réunion, en référence aux études techniques et de trafic qui avaient déjà été réalisées.  |

# Compte-rendu des séances de participation

## Kraainem

**Date :** 25/11/2021  
**Présents :** De Werkvennootschap  
Département de l'Environnement  
Groupe d'étude Environnement  
Mint NV  
Antea Group

### Compte-rendu

#### **1. Contexte et déroulement de la séance de participation**

Le 8 octobre 2021, le Gouvernement flamand a approuvé les notes de départ et processuelles pour les 4 procédures PESR d'optimisation/réorganisation des carrefours Quatre Bras, Léonard, Groenendael et Jezus-Eik. La consultation publique a eu lieu du 16 novembre 2021 au 14 janvier 2022 inclus.

Une séance de participation publique a été organisée en présentiel. Cette séance publique en présentiel a eu lieu le 25 novembre 2021 de 19h à 21h au Château Jourdain (Kasteelweg 4 - 1950 Kraainem).

Les autres séances de participation publique en présentiel prévues ont été annulées compte tenu des mesures corona en vigueur à l'époque.

La séance de participation en présentiel a été conçue comme un marché de l'information. Dans une première salle, d'une part, la vidéo du processus et d'autre part, les vidéos explicatives par carrefour ont été montrées. Ces vidéos ont déjà été rendues publiques à travers les différents canaux utilisés en préparation des moments publics. Des dossiers ont également été mis à disposition dans cette première salle dans laquelle sont expliquées les principales notes de départ et processuelles.

Dans les autres salles, des panneaux ont été affichés avec un résumé compréhensible du contenu des notes de départ et processuelles. Les panneaux sont annexés au présent compte-rendu.

Ce compte-rendu donne une synthèse de toutes les idées, suggestions et remarques formulées verbalement et par écrit lors des séances de participation. Aucun traitement des questions et réponses n'est inclus dans le compte-rendu. Ce traitement aura lieu dans la phase suivante, lorsque la note d'orientation sera rédigée et que la note processuelle sera complétée par l'équipe Planification.

Il n'est ni obligatoire ni usuel actuellement que les personnes qui ont formulé un commentaire reçoivent une réponse individuelle de la part de l'équipe Planification, les informant de la manière dont les idées, remarques et suggestions formulées ont été prises en compte. Il est d'usage courant que tous les avis, remarques et objections sur un sujet spécifique soient traités globalement dans la note d'orientation. La note d'orientation est publiée sur le site Web et fait, ensuite, également partie intégrante du PESR qui est soumis à enquête publique.

## **2. Synthèse de toutes les idées, suggestions et remarques verbales et écrites :**

Toutes les idées, suggestions et remarques reçues concernant le PESR Quatre Bras.

- La vitesse du trafic de poids lourds en surface provoque des vibrations. Il y a des maisons tout près.
- Les cyclistes méritent une bonne traversée vers l'avenue Baron Albert d'Huart. Est-ce possible avec un pont ?
- Pourquoi n'y a-t-il pas de piste cyclable permanente le long de la Route Gouvernementale ?
- L'alternative « rond-point » à l'avenue Baron Albert d'Huart ou chaussée de Malines n'est pas réaliste. Pourquoi ce scénario revient-il sans cesse, alors que lors des séances de participation précédentes concernant le projet R0 Est, le public avait déjà indiqué que ce scénario n'est pas souhaitable ?
- La chaussée de Bruxelles restera-t-elle ou non ouverte dans les différentes alternatives ?
- Combien de voies sont-elles prévues dans les différentes alternatives sur l'avenue de Tervueren ?
- Le présent projet prévoit-il l'élargissement du tunnel ?
- Les camions qui ne sont plus autorisés à traverser le tunnel Quatre Bras causent des nuisances aux habitants riverains du carrefour des Quatre Bras.
- Quelle est l'utilité d'investir dans les infrastructures cyclables ?



### **5.3. Procès-verbal approbation note d'orientation par l'équipe de planification**

# Équipe Planification Processus de planification intégrée

## Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0/E411) – 13/09/2022

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Objet :</b>  | <b>Approbation des documents Note d'orientation PESR</b>   |
| <b>Date :</b>   | <b>13 septembre 2022, 10h00-11h15</b>  |
| <b>Présents</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Veerle Van Hassel (Département Environnement – planificateur spatial)</li><li>- Eva Vercamst (Département Environnement – planificateur spatial)</li><li>- Marc Awouters (DWV)</li><li>- Kaat Maes (DWV)</li></ul> |
| <b>Excusés</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Björn Van Staeyen (Département Environnement - Équipe RIE)</li><li>- Melanie Franck (Département Environnement - Équipe RIE)</li></ul>   |

---

## Ordre du jour

1. Approbation des documents Note d'orientation et Note processuelle 2 du PESR



# Compte-rendu

Dans l'équipe de planification, les documents de la note d'orientation sur le Sharepoint et les remarques en suspens sont examinés. Les remarques seront traitées en concertation proprement dite.

La note processuelle est parcourue et les informations manquantes sont listées. Moyennant complément de la note processuelle par ces informations, l'équipe de planification approuve aussi la note processuelle.

## Conclusion de l'équipe de planification :

Le contenu de la note d'orientation du PESR Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0/E411) est approuvé par les personnes présentes.

Parallèlement, la version 2 de la note processuelle et ses annexes sera finalisée.

La note d'orientation est transmise à l'Équipe RIE pour l'évaluation de la qualité et l'approbation de la composition de l'équipe RIE du plan. *L'Équipe RIE a informé par courriel le 13/09/2022 (voir pièce jointe) que le paragraphe suivant peut être inclus dans la note d'orientation à publier :*

*L'équipe RIE du département environnemental fait partie de l'équipe de planification et assure ainsi une assurance qualité continue de l'étude d'incidence environnementale. L'évaluation de la qualité de la délimitation du contenu du RIE du plan par l'Équipe RIE est incluse dans la présente note d'orientation. L'Équipe RIE s'accorde avec l'équipe proposée d'experts RIE connus qui élaborent le RIE du plan (voir paragraphe 5.4 note d'orientation).*

**De :** Franck Melanie <melanie.franck@vlaanderen.be>  
**Envoyé le :** Mardi 13 septembre 2022 13:23:28  
**À :** Van Hassel Veerle <veerle.vanhassel@vlaanderen.be>; Kaat Maes <kaat.maes@dwv.vlaanderen>; Ann Lambrechts <Ann.Lambrechts@da.be>  
**CC :** van Staeyen Björn <bjorn.vanstaeyen@vlaanderen.be>; Arts Paul <Paul.Arts@anteagroup.be>  
**Objet :** note d'orientation R0 Est Jezus-Eik - décision Équipe RIE

**Suivi :** Suivre  
**Date de début :** Mardi 13 septembre 2022 12:00:00  
**Date d'échéance :** Mardi 13 septembre 2022 12:00:00

Cher/Chère,

Veillez trouver ci-dessous la décision de l'Équipe RIE, conformément à l'article 4.2.8 §6 du décret contenant des dispositions générales en matière de politique environnementale (DABM - Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid), concernant la note d'orientation (version 13/9/2022) pour le processus de planification intégrée des plans d'exécution spatiale régionaux « Réaménagement spatial du carrefour Jezus-Eik sur le Ring de Bruxelles (R0/E411) » (numéro de dossier PLI117).

Une ronde consultative, une consultation de la population (16/11/2021 jusqu'au 14/01/2022 inclus) et plusieurs séances de participation (25/11/2021, 13/12/2021 et 15/12/2021) ont été organisées concernant la note de départ. Les réactions formulées lors des séances de participation et les avis reçus ont été incorporés dans cette note d'orientation, qui sert ensuite de base à la suite du processus de planification intégrée.

La note d'orientation décrit, sur la base de la consultation publique et de l'avis sur la note de départ, les aspects qui doivent encore être complétés ou étudiés dans l'analyse d'incidences environnementales (= RIE du plan). Cette note d'orientation peut encore être ajustée en cas d'informations nouvelles ou modifiées au cours du processus de planification et n'est définitive que lorsque le PESP a été provisoirement adopté.

**Le paragraphe suivant peut être inclus dans la note d'orientation à publier: L'équipe RIE du Département Environnement fait partie de l'équipe de planification et assure ainsi une assurance qualité continue de l'analyse d'incidences environnementales. L'évaluation de la qualité de la délimitation du contenu du RIE du plan par l'Équipe RIE est incluse dans la présente note d'orientation. L'Équipe RIE s'accorde avec l'équipe proposée d'experts RIE connus qui élaborent le RIE du plan (voir paragraphe 5.4 note d'orientation).**

En tant que membre de l'équipe de planification, l'Équipe RIE veillera à ce que l'analyse d'incidences environnementales (RIE du plan) est ajustée ou évaluée si nécessaire au cours du processus de planification ultérieur.

Cordialement,

**Mélanie Franck**  
Expert RIE

DÉPARTEMENT **ENVIRONNEMENT**  
Section du Développement régional, des Plans et Projets environnementaux  
**Centre de Connaissances RIE**

**M** +32 0492 23 75 43  
Avenue du Roi Albert II 20 boîte 8, 1000 Bruxelles  
[www.omgevingvlaanderen.be](http://www.omgevingvlaanderen.be)